

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958 6^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1978-1979

COMPTE RENDU INTEGRAL — 50^e SEANCE

3^e Séance du Jeudi 9 Novembre 1978.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. ROLAND HUGUET

I. — Loi de finances pour 1979 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 7362).

Transports.

III. — AVIATION CIVILE ET MÉTÉOROLOGIE

(Suite.)

MM. Le Theule, ministre des transports ; Caro, Raymond.

Etat B.

Titre III. — Adoption (p. 7365).

Titre IV (p. 7365).

Amendements n° 204 de M. Fontaine et 318 de M. Alain Richard : MM. Fontaine, le ministre, Raymond, Pierre Bas, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges ; Gantier, de Rocca Serra, Bozzi, Lagourgue. — Retrait de l'amendement n° 204.

MM. Montdargent, le ministre.

Rejet, par scrutin, de l'amendement n° 318.

Adoption du titre IV (p. 7369).

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption (p. 7369).

IV. — MARINE MARCHANDE

M. Denvers, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

M. Duroméa, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. Guerneur.

M^{me} Forte,

MM. Arreckx, Duroméa, rapporteur pour avis ; Dupilet, le ministre ; Godfrain, Bardol, Kerguéris, Crépeau, Plantagenest, Marie, Wilquin, le ministre ;

Suspension et reprise de la séance (p. 7386).

MM. Mauger, le ministre ; Evin, Le Pensec, Guidon, Le Drian, Guerneur ;

M. le ministre.

Etat B.

Titre III. — Adoption par scrutin (p. 7396).

Titre IV (p. 7396).

Amendement n° 319 de M. Le Drian : MM. Le Drian, Denvers, rapporteur spécial ; le ministre, Bardol, Guerneur, Le Pensec. — Rejet par scrutin.

Rejet du titre IV.

Etat C.

Titre V. — Adoption par scrutin (p. 7396).

Titre VI. — Adoption.

Après l'article 79 (p. 7398).

Amendement n° 309 de M. Kerguéris : MM. Kerguéris, Denvers, rapporteur spécial ; le ministre. — Adoption.

Amendement n° 316 de M. Guerneur : MM. Guerneur, Denvers, rapporteur spécial ; le ministre, Le Pensec. — Retrait.

Renvoi de la suite de la discussion budgétaire à la prochaine séance.

2. — Ordre du jour (p. 7399).

PRESIDENCE DE M. ROLAND HUGUET,
vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

LOI DE FINANCES POUR 1979 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1979 (n^o 560, 570).

TRANSPORTS (Suite.)

III. — Aviation civile et météorologie (suite.)

M. le président. Nous continuons l'examen des crédits du ministère des transports concernant l'aviation civile et la météorologie.

Cet après-midi, l'Assemblée a entendu les orateurs inscrits dans la discussion.

La parole est à M. le ministre des transports.

M. Joël Le Theule, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, j'ai évidemment suivi avec une attention soutenue le débat qui s'est déroulé cet après-midi sur les crédits de l'aviation civile et de la météorologie.

Ce projet de budget est sans doute l'un des meilleurs qui ait été présenté au Parlement tant dans le domaine de la construction aéronautique que dans celui de la navigation aérienne. Or j'ai été surpris — mais peut-être est-ce cette candeur après vingt années de vie publique qui est surprenante — par la vivacité des critiques qui ont été formulées par tous les orateurs, à l'exception toutefois des rapporteurs.

La discussion a tourné autour d'un certain nombre de problèmes, certes réels mais d'une importance mineure, au regard des questions-clés. Cela dit, les députés sont libres de leurs propos, d'autant que ce qui peut paraître secondaire au plan global revêt souvent une indéniable importance au niveau local.

Par leur nature même, les questions qui m'ont été posées impliqueraient des réponses détaillées que je ne serai pas toujours en mesure de fournir : je prie leurs auteurs de bien vouloir m'en excuser.

Le projet de budget de l'aviation civile s'élève à 3 526 millions de francs dont la moitié est consacrée aux dépenses de fonctionnement, et l'autre moitié à diverses interventions et à l'investissement.

M. Alex Raymond a estimé que ce budget était insuffisant au regard des besoins. Je lui rappelle qu'il ne s'agit que d'une partie des moyens financiers mis à la disposition de l'aéronautique française. J'ai expliqué ce matin que certains programmes étaient financés par des avances du Trésor ou par des prêts du FDES. En ce qui concerne la construction aéronautique, la première des sources de financement que je viens de citer est particulièrement importante.

Je n'analyserai pas dans le détail les priorités choisies par le Gouvernement car les rapporteurs l'ont fait excellemment, mais je vous parlerai cependant de trois d'entre elles : la navigation aérienne, le transport aérien et la construction aéronautique.

Le Gouvernement a retenu comme priorité l'amélioration du fonctionnement et le développement de l'équipement des services de la navigation aérienne. S'il est, en effet, un domaine où rien n'est donné une fois pour toutes, c'est bien celui-là. Tous les pays rencontrent des problèmes identiques et tous recourent à des solutions analogues : augmentation des effectifs du personnel, sophistication des matériels.

Le budget prévoit la création de 88 emplois dans les corps techniques de la navigation aérienne, ainsi que la transformation de 180 emplois dans ces mêmes corps. Cet effort considérable, et sans équivalent dans les autres parties du budget, s'accompagne d'une revalorisation des primes versées aux contrôleurs.

Toujours pour la navigation aérienne, la progression des crédits d'équipement n'est pas moins significative puisque les autorisations de programme augmentent de 25 p. 100 : elles s'élèvent à 143 millions de francs contre 115 millions en 1978. Ces crédits seront essentiellement consacrés au lancement d'un nouveau centre régional, à Reims, qui complètera progressivement celui d'Athis-Mons et qui permettra de faire face à l'accroissement du trafic au-dessus du Nord-Est de la France.

Les crédits d'équipement financent également des opérations tendant à améliorer les conditions de travail dans les centres de contrôle comme le développement du système informatique dit CAUTRA 4, la visualisation radar, le renforcement des liaisons air-sol et terrestres, enfin la mise en place du système téléphonique de sécurité.

Dans le domaine de l'informatique, nous arrivons, au bout de vingt années, à la quatrième génération de matériels. C'est dire que nous ne relâchons pas notre effort de modernisation. Après les visites que j'ai effectuées cet été, je puis affirmer que du point de vue de la sécurité, nos centres n'ont rien à envier à ceux des pays comparables au nôtre. Toutes les mesures sont prises pour que ces installations soient adaptées et modernisées en fonction de l'évolution des techniques et du trafic.

La deuxième priorité concerne le transport aérien. Le rapporteur spécial de la commission des finances, M. Pierre Bas, en a longuement parlé.

Nos compagnies sont soumises, comme vous les savez, à une concurrence de plus en plus rude. Il est donc du devoir de l'Etat de les aider à la supporter. A cette fin, une subvention de 394 millions de francs est versée à Air France, à la fois pour le maintien en exploitation des Caravelle, pour la partition de son trafic entre l'aéroport d'Orly et celui de Charles-de-Gaulle — à l'un d'entre vous qui a regretté que l'on soit si pressé de réaliser l'acrogare II de Charles-de-Gaulle, je précise au passage qu'il procurera des économies à la compagnie Air France et que, tôt ou tard, à un ou deux ans près, cet investissement aurait dû être réalisé — et pour la compensation de certains frais liés à l'exploitation de Concorde.

Les subventions accordées à Air France ne sont pas nouvelles ; elles résultent de l'application très stricte du contrat d'entreprise et elles sont d'ailleurs en diminution de 50 millions de francs par rapport à l'année dernière.

Vingt-deux millions de francs iront à Air Inter pour l'exploitation du Mercure et 11 millions de francs à l'aéroport de Paris sous forme d'une subvention d'équilibre que justifient certains services qu'il rend.

Les rapporteurs, M. Bas et M. Labbé, ainsi que M. Barbier ont évoqué ce qui risquait de se passer en 1979 dans le domaine des transports aériens du fait de la « déréglementation » de ce transport, en particulier sur l'Atlantique nord. Ils m'ont demandé ce que le Gouvernement comptait faire pour riposter à cette menace américaine.

Comme vous le savez, les compagnies aériennes qui desservent l'Atlantique nord — pas seulement Air France mais toutes les compagnies européennes — doivent faire face à une concurrence de plus en plus vive qui est due à deux raisons : d'une part, le développement des capacités de transport du côté américain qui traduit la volonté d'ouvrir l'accès de l'Europe à de nouvelles compagnies américaines ; d'autre part, la libéralisation croissante des vols charters en vue de développer la part du trafic acheminée sous pavillon américain.

Pour répondre à cette concurrence, les compagnies régulières, encouragées par les Etats-Unis, ont mis en place des tarifs réduits de plus en plus nombreux et cette situation conduit à une dégradation constante des recettes. C'est vrai pour Air France mais aussi pour d'autres compagnies européennes qui enregistrent un important déficit sur l'Atlantique nord.

Le Gouvernement français essaie de susciter au sein de la commission européenne de l'aviation civile une entente des autorités aéronautiques européennes afin d'engager — c'est un euphémisme — un dialogue constructif avec les Etats-Unis. Pour sa part, sans attendre les résultats de cette concertation, Air France a pris certaines mesures pour renforcer sa compétitivité, tant à l'égard de la clientèle d'affaires que dans le domaine des tarifs promotionnels.

Vous savez ce qu'est la clientèle d'affaires, grâce aux publicités que vous pouvez lire dans vos journaux. En ce qui concerne les tarifs promotionnels, Air France mettra en ligne, dès l'été prochain, sur Paris-New York, deux Boeing 747 offrant chacun 500 places, alors qu'actuellement ils ne comportent que 340 places. En diminuant ainsi le prix de revient du transport, cette mesure devrait permettre à Air France de proposer, sans risque de

détérioration de ses résultats financiers, de nouveaux tarifs promotionnels proches de ceux que pratiquent les compagnies concurrentes, notamment les compagnies américaines.

Notre compagnie nationale poursuit donc son effort, et je souligne que, durant l'été 1978, le remplissage de ses avions a été supérieur à ce qu'il était au cours de l'été 1977 sur ce trajet France—Amérique du Nord.

Il faut donc persévérer, tout en prêtant également une grande attention aux autres relations avec les pays européens, avec la Corse et avec les départements et territoires d'outre-mer.

MM. Pasquini et Bozzi ont évoqué les liaisons aériennes avec la Corse. Je me suis rendu à plusieurs reprises cet été en Corse pour participer à des réunions de travail dont les élus ont reconnu qu'elles avaient été positives puisque un certain nombre d'améliorations substantielles ont pu être apportées, conformément aux promesses faites par M. le Président de la République. Cet esprit de concertation, qui a porté ses fruits, doit être maintenu. Je comprends cependant que les élus des départements corses souhaitent que d'autres mesures soient prises dès maintenant, afin de régler certains problèmes, comme celui, très agaçant, de la desserte de la Balagne ou d'autres régions de Corse pendant les week-ends.

Beaucoup de problèmes seront réglés progressivement, mais l'attente peut sembler longue. Comme je l'ai indiqué à Bastia et à Ajaccio, il s'agissait, dans un premier temps, d'arrêter les positions, de mettre en place des structures de concertation permanente, et j'ai bien l'intention de me rendre à nouveau dans les départements corses pour étudier les problèmes qui n'auraient pas encore été résolus ou étudier les difficultés nouvelles qui pourraient apparaître.

Nous ne nous contenterons pas des décisions déjà prises, et je puis assurer MM. Pasquini et Bozzi, ainsi que leurs collègues représentants de la Corse, que les problèmes des deux départements de l'île seront étudiés avec le plus grand soin par mes services, ainsi que — je le pense — par les deux compagnies qui assurent leur desserte aérienne.

M. Pierre Pasquini. Très bien !

M. le ministre des transports. MM. Lagourgue et Fontaine se préoccupent bien légitimement des liaisons aériennes avec la Réunion. M. Fontaine, avec toute la passion qui le caractérise, a évoqué les difficultés que rencontrent les Réunionnais pour venir en France en raison du coût élevé des liaisons entre Saint-Denis et Paris.

Je me suis fait communiquer les tarifs et les horaires, et j'ai fait deux constatations.

D'abord, la compagnie nationale assure une desserte quotidienne de la Réunion.

M. Jean Fontaine. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des transports. Je vous en prie.

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

M. Jean Fontaine. Monsieur le ministre, je vous ferai observer que la desserte n'est quotidienne que pendant quatre mois de l'année.

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges. C'est faux !

M. Jean Fontaine. Je regrette, monsieur le rapporteur pour avis, mais il n'y a pas de desserte quotidienne durant huit mois de l'année; je suis mieux placé que n'importe qui pour le savoir.

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Je vous répondrai tout à l'heure.

M. le ministre des transports. Peut-être ai-je mal lu le guide d'Air France. En tout état de cause, nous aurons l'occasion de reprendre cette conversation en dehors de cette enceinte.

Seconde constatation : il existe une grande variété de tarifs. A côté des tarifs très élevés des premières classes et des tarifs élevés de la classe touriste, 60 p. 100 des tarifs se situent à un niveau sensiblement plus bas, et assez voisins de ceux qui sont pratiqués sur les liaisons entre Londres et l'île Maurice. Cependant, je dois reconnaître que British Airways pratique sur ses vols réguliers — moins fréquents, je le souligne, que les vols d'Air France entre Paris et Saint-Denis — des tarifs en moyenne inférieurs de 10 p. 100 à la moyenne des tarifs d'Air

France. Mais une solution doit pouvoir être trouvée à ce problème très irritant pour les élus et la population de la Réunion. C'est pour la rechercher que le Premier ministre m'a demandé de me rendre, avec le président d'Air France, la semaine prochaine à la Réunion où nous rencontrerons les élus et les représentants des associations.

Il existe un précédent puisqu'un très gros effort a été réalisé en ce qui concerne les relations avec les Antilles. Peut-être certaines des solutions retenues pourront-elles être appliquées pour les liaisons avec la Réunion. Mais je peux assurer les élus de ce département que j'entends apporter une réponse sérieuse aux Réunionnais, sans, pour autant, compromettre la situation de la compagnie nationale qui assume, comme cela est son devoir, les liaisons aériennes avec la Réunion.

M. Flosse a, pour sa part, appelé notre attention sur les problèmes rencontrés en Polynésie, et qui sont différents de ceux que nous venons d'évoquer. Les questions essentielles, pour la Polynésie, concernent, en effet, les liaisons avec les Etats-Unis et le Japon.

Le régime d'octroi des autorisations de vols affrétés effectués par des compagnies étrangères a déjà été assoupli pour l'année prochaine, et de nouveaux assouplissements sont envisagés. Cette question sera examinée lors de la réunion qui se tiendra à Tahiti, au début de l'année prochaine, sur la base de l'étude entreprise à la diligence du secrétariat d'Etat aux départements et territoires d'outre-mer, et dont les conclusions devraient être connues dans les prochains jours.

La liaison Air France Tokyo—Papeete—Lima, malgré l'amélioration du taux de remplissage constatée, perdait plusieurs millions de francs à la date de sa suspension, et une reprise de son exploitation exigerait, en vertu du contrat d'entreprise qui a été signé entre l'Etat et la compagnie nationale, l'octroi d'une subvention pour une longue période.

Je suis prêt à en discuter avec les élus de Polynésie, mais le problème est sérieux et plus complexe qu'on ne pourrait le croire. Néanmoins, grâce aux efforts inlassables des autorités territoriales, une amélioration des relations avec le Japon, secteur le plus porteur d'espoir, pourrait apparaître dès le printemps prochain avec une série de vols affrétés par une compagnie japonaise.

J'en viens à la construction aéronautique.

Les crédits prévus à ce titre — enveloppe « recherche » comprise — s'élèvent à un peu plus d'un milliard de francs en autorisations de programme, et à 1 198 millions de francs en crédits de paiement. Ces crédits seront, pour une large part, consacrés au développement de la version A 310 de l'Airbus.

Le succès commercial de l'Airbus est connu : 134 commandes fermes ou en cours de signature dans le courant de la semaine pour les versions A 300, B 2, B 4; des espoirs très sérieux de nouvelles et importantes commandes — plus d'une soixantaine — pour la version A 310.

Pourquoi ces succès ? Toutes les études de marché sont concordantes : le GIE Airbus, en définissant ces deux types d'avion, a placé les matériels qu'il a conçus dans un créneau où 2 500 appareils gros porteurs moyens courriers de 180 à 260 ou 230 places peuvent trouver preneur dans les deux décennies qui viennent.

De plus, les compagnies, pour diminuer leurs frais de fonctionnement, désirent de plus en plus acquérir des avions de la même famille, dont un grand nombre d'éléments sont identiques.

Ce succès des Airbus aura, sur le plan de la construction aéronautique, des conséquences heureuses.

Nous sommes concernés à trois titres : pour l'industrie des cellules, pour l'industrie des moteurs et pour les équipements.

Pour l'industrie des cellules, le GIE Airbus Industrie, qui, pour le moment, compte trois actionnaires — Deutsche Airbus, la SNIAS et une société espagnole — aura, à compter du 1^{er} janvier prochain, un quatrième actionnaire, avec British Aerospace participe à ce titre, de même que Fokker, à la réalisation des avions B 2 et B 4. Ces deux sociétés participent à toutes les délibérations d'Airbus, mais ne prennent pas part aux votes — lesquels n'ont d'ailleurs pratiquement jamais lieu puisque la plupart des décisions sont acquises par un consensus général.

Le problème s'est posé du lancement d'un second élément de la famille Airbus. De nombreux orateurs ont rappelé les propositions que le Premier ministre avait présentées dans son discours du Bourget voilà un peu plus de dix-huit mois. Il avait alors indiqué que l'Airbus, dans ses versions B 2 et B 4, était le premier élément d'une famille qui aurait d'autres composantes.

Il pensait, en l'occurrence, à l'avion Jet qui compte entre 120 et 170 à 180 places, et à la version B 10 ou A 310, qui compte 200 places.

En fait, une priorité a été donnée à un modèle plutôt qu'à un autre, sans pour autant que ce dernier soit abandonné. Au départ, la famille Airbus devait avoir trois composantes : l'une vole et fait l'objet de commandes ; la seconde est lancée ; la troisième le sera ultérieurement.

Si nous avons commencé par les B 10, c'est parce que les compagnies aériennes qui étaient susceptibles d'acheter des avions nous ont d'abord demandé ce type d'appareil. Or on construit des avions non pour le plaisir de faire travailler l'industrie aéronautique, mais pour les vendre, et il se trouve que les compagnies aériennes étaient plus intéressées par l'avion moyen-courrier de 200 places que par le Jet d'une capacité moindre.

On a donc préféré se donner un délai de réflexion pour la construction du Jet, alors que le A 310 a été lancé plus rapidement que prévu.

Je tiens donc à rassurer tous ceux qui se sont inquiétés et qui ont craint une sorte de renonciation de la part du Gouvernement français. Le développement de la famille Airbus est toujours envisagé soit vers la version B 11, soit vers le Jet. Il est cependant difficile de préciser dès aujourd'hui quel pourra être le calendrier, car la version B 10 vient d'être lancée, et le coût de développement d'un tel avion est élevé, même si les perspectives de commercialisation sont très satisfaisantes.

Pendant tout l'été, les négociations se sont poursuivies, d'une part, avec les compagnies et, d'autre part, avec les constructeurs. En effet, la Grande-Bretagne, qui ne jouait jusqu'à présent qu'un rôle de sous-traitance, a demandé à participer au GIE Airbus industrie.

En 1968 ou 1969, la Grande-Bretagne avait manifesté son désir d'entrer dans le GIE Airbus industrie, et les négociations avaient été largement engagées. Par la suite, cependant, British Aerospace avait préféré renoncer à sa participation.

Nous avons donc voulu que cela ne se renouvelle pas, et c'est pourquoi nous avons souhaité que la volonté de la Grande-Bretagne de participer à la construction de l'avion se traduise à la fois par une participation financière et par un certain nombre de commandes.

Une compagnie anglaise a commandé une dizaine de B 2 et de B 4, étant entendu que certains avions de type B 4 pourraient être remplacés par des Airbus B 10.

Lors des discussions, nous avons obtenu que la principale compagnie britannique, dans un premier temps, n'achète pas l'avion concurrent de la version B 10 et qu'elle acquière, ensuite, lorsque le besoin s'en fera sentir, cet appareil.

Ces négociations avec la Grande-Bretagne ont été minutieuses et les résultats en sont connus. La Grande-Bretagne envisage de souscrire 20 p. 100 des actions du GIE et de participer pour 25 p. 100 aux frais de développement de l'avion Airbus B 10.

Les droits de British Aerospace seront différents au sein du GIE selon qu'il s'agira de la construction du B 10 ou de la réalisation des appareils des séries B 2 et B 4. Pour l'Airbus B 10, la Grande-Bretagne sera un partenaire à part entière puisqu'elle participera pour 25 p. 100 aux frais de développement du programme, et pour 20 p. 100 à sa réalisation. En revanche, British Aerospace ne joue actuellement qu'un rôle de sous-traitant pour les programmes B 2 et B 4. Cette situation sera modifiée le 1^{er} août 1981, au plus tard, ou lorsque la cent-cinquantième voilure aura été livrée. A ce moment-là la société britannique aura acquitté ce qu'il est convenu d'appeler un ticket d'entrée dans le GIE, et elle pourra participer aux discussions au sein de ce groupement avec voie délibérative. Cette disposition tombera d'ailleurs d'elle-même si British Airways achète, avant le 1^{er} août 1981 ou avant la production de la cent-cinquantième voilure, d'autres avions appartenant à la famille Airbus.

Mesdames, messieurs, je vous prie d'excuser la longueur de ces explications que je ne pensais pas avoir à fournir, car ces dispositions appartiennent au domaine public. En effet, nous n'avons jamais fait mystère de leur contenu. Certes, la négociation a été minutieuse, mais ses résultats ont été très fructueux tant pour l'Europe tout entière que pour notre pays en particulier.

L'Europe ne pourra que se féliciter de l'accord intervenu, car c'est la première fois qu'une industrie des cellules européennes est réellement constituée. Dans un secteur où la concurrence est acharnée, l'existence, à partir du GIE Airbus industrie, d'une telle association, constitue un atout tant commercial qu'industriel.

Un avion ne doit jamais être un avion politique ; l'appareil qui se vend le mieux est celui dont les caractéristiques corres-

pondent aux besoins du marché. C'est la raison pour laquelle la mise sur pied d'une industrie européenne des cellules revêt une importance particulière pour l'avenir.

En revanche, pour les moteurs, la situation est effectivement toujours celle que certains orateurs ont décrite.

La SNECMA participe pour 27 p. 100, et le constructeur allemand MTU pour 10 p. 100, à la réalisation du moteur General Electric qui équipe l'Airbus.

Il n'était pas possible de placer un autre moteur européen sur l'Airbus, et c'est pour cela que rien n'a été prévu dans ce domaine, si ce n'est un développement éventuel d'un moteur Rolls-Royce. Si un acheteur de l'Airbus désire que cet avion soit équipé de moteurs Rolls-Royce, le développement du moteur qui relie la voilure au réacteur sera effectué soit par le constructeur du moteur, soit aux frais de l'acheteur. Cette formule a d'ailleurs déjà été adoptée vis-à-vis de la compagnie scandinave SAS qui a équipé ses Airbus de moteurs Pratt et Whitney.

L'Airbus est une grosse affaire. Dores et déjà, les commandes représentent pour l'industrie française un capital supérieur à celui qu'a représenté l'ensemble du programme Caravelle. La décision de réviser une deuxième version de l'Airbus assurera à notre industrie aéronautique dans un premier temps, aux entreprises sous-traitantes ultérieurement, la pleine utilisation de leurs capacités.

A ce sujet, je dois dire que le pessimisme dont M. Autain a fait montre quant à l'avenir de l'industrie aéronautique dans son département m'a quelque peu surpris. La Loire-Atlantique, en effet, sera l'un des principaux bénéficiaires de la réalisation du programme Airbus, aussi bien pour les deux usines de la SNIAS qui y sont implantées que pour les sous-traitants de cette société qui sont installés à Saint-Nazaire.

Le deuxième programme aéronautique important concerne le moteur CFM 56, qui devait équiper le Jet. Des crédits substantiels ont été inscrits au projet de budget afin de continuer le développement de ce moteur, pour lequel il existe des débouchés tant dans le secteur civil que dans le secteur militaire. La firme Boeing s'y intéresse pour remotoriser divers appareils civils ou militaires. Airbus Industrie projette de réaliser une version long-courrier de l'Airbus, que certains d'entre vous ont évoquée, autour de quatre moteurs CFM 56. D'autres débouchés existent encore dans le domaine militaire.

Le plan de charge de la SNECMA est confortable, ne serait-ce que par sa participation à la réalisation d'autres moteurs. Le développement du CFM 56 représente une activité qui est loin d'être négligeable, et le projet de budget que je vous présente lui permettra de la poursuivre.

Certains orateurs, dont M. Labbé, ont évoqué le problème de l'après Concorde. Je rappelle que l'accord franco-britannique prévoyait la réalisation de seize appareils. Quatorze ont été construits et les deux derniers sont en cours de réalisation.

Tant à la SNECMA qu'à la SNIAS, les études continueront dans le domaine des avions supersoniques. Nous avons donné des techniques et les équipes qui ont été constituées doivent poursuivre la recherche. Nous avons acquis, en effet, des connaissances qui nous permettront un jour ou l'autre — à une date que je ne peux hélas ! déterminer — de participer au développement d'un nouveau supersonique avec des partenaires étrangers, dès que les besoins d'un tel appareil se feront sentir.

Ma réponse, je le conçois, est un peu floue et risque de paraître décevante. Mais je tiens à préciser qu'il serait anormal que nous renoncions. Pour avoir été jadis président de la commission de la défense nationale de votre Assemblée et avoir suivi à ce titre le vote de budgets militaires qui ont permis le financement de certaines études de Concorde, je suis particulièrement attaché à la poursuite des recherches dans le domaine supersonique, et je trouve surprenantes les leçons que veulent nous donner certains qui n'ont jamais hésité à refuser les crédits qui, à l'époque, étaient prévus pour cet avion. (*Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'Union pour la démocratie française.*)

M. Emmanuel Hamel. Ce rappel était nécessaire !

M. le ministre des transports. Des questions m'ont été également posées sur la météorologie, domaine dans lequel les travaux français sont de qualité.

Sans doute les renseignements qui ont été fournis à vos commissions étaient-ils insuffisants. On m'a interrogé sur le transfert à Toulouse d'installations qui sont actuellement implantées dans la région parisienne. Il est exact que l'école et l'établissement d'études et de recherches seront transférés à Toulouse. La première tranche de ce transfert qui couvre ces deux organismes

est d'ores et déjà financée. Nous étudions avec les représentants du personnel, sous les angles technique et financier, comment elles pourront être complétées par la suite. Les problèmes qui se posent sont multiples. C'est pourquoi il ne m'est pas possible de vous indiquer, dès ce soir, quelles solutions seront retenues.

Des questions très précises m'ont été posées concernant les aéroports régionaux, les compagnies de troisième niveau, le déroulement de carrière au sein de la météorologie, la desserte aérienne de Strasbourg.

J'ai profité de l'heure du dîner pour me documenter sur les liaisons entre Strasbourg et les différents aéroports français ou étrangers. J'ai constaté que la desserte aérienne, intérieure et internationale de cette ville, était de grande qualité. Il n'existe pas, c'est vrai, de desserte avec Francfort. Je ne peux pas l'imposer, car elle est susceptible de poser des problèmes, mais je demanderai une étude sur cette question.

Ma curiosité ayant dépassé le problème de la desserte aérienne, j'ai constaté que l'aéroport de Strasbourg bénéficiait de la part de mon ministère ou d'autres départements ministériels, de substantielles subventions d'équilibre. Ces subventions seront, bien évidemment, maintenues.

Je répondrai ultérieurement à certaines questions précises pour lesquelles je ne dispose pas de tous les éléments de réponse. Je tiens néanmoins à indiquer à M. Aurillac que le problème du fret sera étudié comme il le désire. Il est plus commode de travailler à partir des aéroports existants. Mais il ne suffit pas de faire partir telle ou telle production : encore faut-il avoir un fret de retour qui, précisément, fait défaut à Châteauroux.

M. Emmanuel Hamel. Pour le moment !

M. le ministre des transports. M. Barbier a parlé des aéroports régionaux. C'est une question délicate, comme d'ailleurs celle de l'aéronautique du troisième niveau.

Des problèmes très sérieux se posent à la plupart des compagnies qui assurent ce qu'on appelle la desserte de « troisième niveau », qui est très utile mais qui suppose une gestion rigoureuse et parfois la participation des collectivités ou des chambres consulaires qui sont à l'origine de la création des compagnies ou des liaisons.

Nous étudions la mise en place d'un support solide à l'aviation de troisième niveau car nous connaissons sa fragilité. L'étude devra avoir été conduite à son terme avant la fin de l'année car certaines compagnies ne peuvent pas attendre.

C'est dire la diligence avec laquelle ces questions sont suivies au ministère des transports. Je tiendrai, bien entendu, les commissions compétentes du Parlement informées des conclusions auxquelles nous aboutirons.

Telles sont, mesdames, messieurs les députés, les réponses que je tenais à apporter aux très nombreuses questions qui ont été posées. Que ceux qui n'y ont pas trouvé les précisions qu'ils attendaient veuillent bien m'excuser. J'ai pris note de leurs questions, très diverses, et je leur promets de leur faire parvenir dans les huit jours une réponse sur les problèmes particuliers qu'ils ont soulevés.

Je pense avoir répondu, au cours de ces quelque quarante-cinq minutes d'exposé oral à la majorité des questions qui ont été posées aussi bien par MM. les rapporteurs, que je remercie et de leur travail et de leurs conclusions, que par les intervenants qui m'ont interrogé sur tel ou tel aspect de la politique aéronautique de la France. Il n'y a, dans ce domaine, aucun secret.

Après m'être occupé pendant près de dix-neuf ans du secteur militaire, je découvre que le secteur civil aéronautique est important et je constate surtout que, rarement autant qu'en 1978, 1979 et 1980, les carnets de commandes de ce secteur civil auront été aussi remplis. Je ne peux donc partager le pessimisme qui s'est manifesté au cours du débat de cet après-midi.

En conséquence, je demande à l'Assemblée nationale, afin que les carnets de commandes continuent à se remplir et que les compagnies aériennes et les industries puissent vivre, de voter les crédits de mon projet de budget pour l'aviation civile et la météorologie. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

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

M. Jean-Marie Caro. Je tiens à vous remercier, monsieur le ministre, puisque je fais partie des heureux députés qui ont eu droit à une réponse très précise de votre part.

Je suis intervenu à propos de l'aéroport de Strasbourg, non pas pour défendre la métropole de la région dont je suis l'élu,

mais en raison de l'intérêt majeur que représente pour la France le maintien à Strasbourg du Parlement européen. Cela dépasse, me semble-t-il, le cadre d'une revendication purement régionale.

Vous m'avez assuré que vous étudieriez l'ensemble du problème, et notamment, la liaison avec Francfort. Vous avez relevé, comme je l'avais fait moi-même, que l'aéroport de Strasbourg-Entzheim bénéficie de subventions d'équilibre. Je crois avoir été très honnête dans mon propos puisque j'ai même indiqué tout à l'heure que l'Etat voulait bien résorber le déficit de certaines lignes dont le financement était assuré notamment par la chambre consulatoire et le département du Bas-Rhin. Je n'ai, me semble-t-il, omis aucun des problèmes ni à l'avantage ni au désavantage des efforts régionaux.

Je vous demanderai cependant, monsieur le ministre, de dépasser le stade des études car j'ai moi-même donné à la tribune les résultats de l'étude technique effectuée par vos services. Je ne comprendrais pas que le Gouvernement, contre toute attente, se borne à annoncer qu'une étude sera entreprise alors qu'il suffit au Gouvernement d'engager une négociation avec la compagnie nationale Air France, négociation que nous, élus régionaux et locaux, ne pouvons pas susciter.

Nous demandons l'aide du Gouvernement parce que lui seul peut faire bouger cette grande maison et que nous lui faisons confiance. C'était cette réponse que j'attendais de votre part, monsieur le ministre, et je suis persuadé que votre intention n'est pas mise en cause dans cette mise au point. (Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)

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

M. Alex Raymond. Je remercie également M. le ministre des précisions qu'il nous a apportées dans le domaine de la construction d'avions, notamment sur la collaboration avec la Grande-Bretagne pour l'avion nouveau.

Il a fait observer qu'il n'était pas possible, à l'occasion d'un débat budgétaire, de traiter toutes les questions. Pourquoi alors ne pas retenir la suggestion que je formule depuis cinq ans de consacrer deux heures dans l'année, en dehors de la discussion du budget, aux questions aéronautiques ? Outre que cela permettrait de réduire quelque peu les débats budgétaires, ce serait l'occasion de poser des questions qui peuvent apparaître comme des questions pièges alors qu'elles n'en sont pas et d'être pleinement informés.

Je ne vous demande pas, monsieur le ministre, d'apporter ce soir une réponse aux questions précises que je vous ai posées. Vous avez évoqué les problèmes du personnel de la météorologie et ceux des contrôleurs aériens. Vous avez insisté notamment, ce dont je vous remercie, sur les aménagements techniques concernant le matériel. Je souhaiterais, sur ces deux points, obtenir de vous une réponse écrite et je suis prêt à vous rencontrer si vous me le demandez.

M. le président. J'appelle maintenant les crédits inscrits à la ligne : « Transports. — III. — Aviation civile et météorologie. »

ETAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils (mesures nouvelles).

« Titre III : 104 383 901 francs ;

« Titre IV : — 1 053 777 francs. »

ETAT C

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils (mesures nouvelles).

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

« Autorisations de programme, 1 515 675 000 francs ;

« Crédits de paiement, 1 016 444 000 francs. »

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ETAT

« Autorisations de programme, 17 625 000 francs ;

« Crédits de paiement, 10 275 000 francs. »

Personne ne demande la parole sur le titre III ?...

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III est adopté.)

M. le président. Sur le titre IV, je suis saisi de deux amendements identiques n° 204 et 318.

L'amendement n° 204 est présenté par M. Fontaine; l'amendement n° 318 est présenté par MM. Alain Richard, Alain Vivien, Aulain, Alex Raymond et les membres du groupe socialiste.

Ces amendements sont ainsi rédigés :

« Réduire les crédits de 17 millions de francs. »

La parole est à M. Fontaine pour soutenir l'amendement n° 204.

M. Jean Fontaine. Monsieur le ministre, je ne reviendrai pas sur les propos que j'ai tenus cet après-midi dans la discussion des crédits. Je rappelle simplement, après les interventions éloquentes et fermes de MM. Bozzi et Pasquini, que la Réunion, comme la Corse, est une île. Il n'est possible d'en partir et d'y revenir que par avion. La question qui se pose est simple, et Jacques Chirac l'a clairement formulée aux Antilles.

De deux choses l'une. Ou bien les liaisons avec cette île sont un service public, c'est-à-dire répondant aux besoins du plus grand nombre sans qu'il soit question de profit, et alors il nous faut des tarifs de service public. Telle est la thèse que nous plaçons.

M. Pierre Mauger. C'est la RATP !

M. Jean Fontaine. Ce n'est pas la thèse d'Air France. J'ai ici un document établi par le secrétariat général de cette compagnie dans lequel elle-ci reconnaît que, sur la liaison métropole-La Réunion, elle a réalisé des profits. Mais, ajoutez-vous, une entreprise privée ne se considérerait pas comme favorisée par cette ligne.

Je tiens ce document à la disposition de ceux qui voudraient le consulter.

Ou bien, il s'agit d'un service commercial. Dans ce cas, comme nous sommes dans une économie libérale, il faut faire jouer la concurrence.

M. Jean Bozzi. Très bien !

M. Jean Fontaine. Tels sont les deux termes de l'alternative.

Je le répète : si nous considérons que cette liaison est de service public, il faut appliquer la loi du 16 juin 1948, qui a institué la compagnie nationale d'Air France et qui dispose que : « Toutefois, pour tenir compte des obligations particulières qui lui seraient imposées dans l'intérêt général, l'Etat ou les collectivités publiques de la métropole ou celles de la France d'outre-mer peuvent lui allouer des subventions dont le montant, les conditions d'attribution et le contrôle de l'utilisation sont déterminés par des conventions passées avec elle à cet effet. »

Il me paraît donc normal, s'il s'agit d'une liaison de service public, que des aides soient accordées à la compagnie nationale pour compenser les charges qui en découlent, en particulier avec l'application de tarifs accessibles au plus grand nombre.

Mais, en contrepartie, il est aussi du devoir de l'Etat de contrôler la qualité et les services que réclament les usagers. Il est évident que ces vols trouveraient une nouvelle clientèle s'ils facilitaient par exemple la mobilité des jeunes à la recherche d'un emploi, les liaisons d'affaires et culturelles, l'expansion du tourisme, en un mot, le développement économique de l'île. Mais ne me répondez pas, monsieur le ministre, que des liaisons quotidiennes sont assurées. Le service des transports de l'Assemblée nationale pourrait vous démontrer sur-le-champ qu'il n'en est rien puisque, par exemple, il n'y a aucun vol le mardi.

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

M. Jean Fontaine. Volontiers, monsieur le ministre.

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

M. le ministre des transports. Je ne voudrais pas, sur ce point très précis, que l'Assemblée doute de ma bonne foi.

En haute saison, neuf vols hebdomadaires sont assurés ; mais en basse saison — c'est-à-dire actuellement — il y en a sept.

Pour simplifier, j'ai divisé le nombre des vols hebdomadaires par sept. En basse saison, s'il n'y a pas de vol le mardi, il y en a deux le vendredi.

L'effort n'est donc pas négligeable.

M. Jean Fontaine. Nous ne nions pas les efforts, monsieur le ministre, qui ont été réalisés pour l'amélioration des rotations. Nous nous préoccupons des prix.

On a fait valoir qu'ils étaient fonction du coefficient de remplissage. Or, monsieur le ministre, selon la revue de la chambre

de commerce de Saint-Denis-de-la-Réunion — je cite mes sources — le coefficient moyen de remplissage a été, l'année dernière, légèrement supérieur à 70 p. 100 et, pour les neuf premiers mois de l'année en cours, il se situe au-dessus de 80 p. 100 avec un taux de réservation de 175 p. 100 au mois d'août et de 55 p. 100 au mois de mars.

Vous avez fait en outre allusion, monsieur le ministre, à un prix moyen. Vous êtes convenu — et je salue au passage votre honnêteté intellectuelle — que l'on ne peut pas établir de moyenne tant les situations sont diverses.

Qu'en est-il aujourd'hui ?

Vous avez prétendu que le tarif de base fixé à 7 900 francs, aller et retour, n'était pas souvent utilisé. Je me permets de vous faire remarquer qu'il concerne tout de même 10 p. 100 des usagers, selon des renseignements fournis par Air France.

Il existe aussi un tarif promotionnel de 5 330 francs pour un séjour compris entre quinze et quarante-cinq jours. Vous affirmez qu'à destination de l'île Maurice le tarif est semblable à 10 p. 100 près. De grâce ! monsieur le ministre, ne comparons que ce qui est comparable.

Il est vrai que les migrants réunionnais bénéficient d'un tarif spécial, mais seulement si leur revenu est inférieur à un certain niveau. Or le prix favorable réservé aux habitants de l'île Maurice est accordé sans conditions de ressources. Je tiens à votre disposition la publicité qui paraît dans les journaux tant mauriciens que métropolitains : elle émane de British Airways, de Pan American Airways. Ces deux compagnies consentent un tarif intéressant sans conditions de ressources pour des séjours qui varient entre dix et cent vingt jours.

Certes, il existe un tarif social de 3 515 francs, mais seuls en bénéficient les économiquement faibles. Or, les conditions de ressources sont telles qu'un couple de personnes âgées, qui perçoit l'allocation de vieux travailleur salarié, ne peut en bénéficier, car ses revenus dépassent le plafond imposé ! Pour vous donner un ordre de grandeur, sachez que le prix du billet représente trois mois du salaire d'un « smicard » à la Réunion.

Est-ce cela un tarif social ? Non ! Nous avons une autre conception des prix que doit pratiquer un service public.

Ne parlons pas des tarifs du Bumidom, uniquement destinés à ceux qui désirent venir en métropole et qui ont bien du courage d'attendre deux mois pour bénéficier d'un billet vendu à environ 3 000 francs !

Dans ces conditions, malgré les efforts consentis — que je reconnais car on ne peut nier l'évidence — le problème reste entier.

Il s'agit de savoir si la Réunion sera desservie par une liaison dite de service public, à des tarifs publics, ou par une liaison commerciale.

M. Pierre Lagourgue. Très bien !

M. Jean Fontaine. Dans ce dernier cas, qu'on laisse jouer la concurrence. Dans une société dont les milieux officiels vantent chaque jour les vertus du libéralisme, il serait tout à fait étonnant que la concurrence ne joue pas en faveur de la Réunion.

M. Lagourgue a repris tout à l'heure un chiffre avancé par un rapport américain que personne ne conteste, selon lequel l'heure de vol reviendrait à 7 600 dollars avec un coefficient de remplissage de 70 p. 100. J'ai apporté la preuve que le coefficient de remplissage des vols à destination de la Réunion était supérieur. Si donc nous appliquons ce prix de revient aux liaisons entre la Réunion et la métropole, le billet d'avion serait vendu moins de 2 000 francs, sans aide de l'Etat.

Si la compagnie Air France connaît certaines difficultés, je conçois que l'Etat lui vienne en aide. Il s'agit d'une compagnie nationale. Dans ces conditions, il est tout à fait normal qu'elle jouisse du monopole de pavillon sur une ligne intérieure. Mais elle doit en conséquence pratiquer des tarifs de service public. Nous n'en demandons pas plus !

Si, au contraire, elle n'a pas besoin de l'aide de l'Etat, qu'elle se soumette à la concurrence commerciale !

Telles sont les raisons pour lesquelles j'ai déposé cet amendement. (Applaudissements sur divers bancs du rassemblement pour la République.)

M. le président. La parole est à M. Alex Raymond, pour soutenir l'amendement n° 318.

M. Alex Raymond. Monsieur le président, cet amendement tend à réduire les tarifs pratiqués sur les liaisons avec la Réunion.

Bien qu'il paraisse analogue à celui de M. Fontaine, il s'en distingue par ses motivations. Il n'est pas du tout évident, en effet, que l'exploitation d'Air France soit bénéficiaire sur les lignes de la Réunion.

Nous sommes attachés à un principe fondamental : les départements les plus éloignés, et notamment ceux d'outre-mer, ainsi d'ailleurs que les territoires d'outre-mer, doivent pouvoir bénéficier d'une aide substantielle du budget de l'Etat afin que les tarifs des liaisons avec la métropole soient adaptés non seulement aux charges qu'entraîne l'éloignement, mais également aux contraintes sociales que nous imposent les nombreux travailleurs qui en sont originaires auxquels doivent être consentis des tarifs réduits pour retourner au pays.

Or, l'aide de l'Etat prévue pour 1979 nous paraît insuffisante.

Notre amendement a donc pour objet d'inviter le Gouvernement à mettre en place un programme d'aide aux relations aériennes avec les départements les plus éloignés de la métropole.

Il s'agit de cela et de rien d'autre. En particulier, nous n'enviageons pas de réduire les crédits destinés à augmenter le capital de la compagnie nationale Air France ou les subventions découlant des sujétions entraînées par l'exploitation des Caravelle ou de Concorde, car ce serait aller vers une privatisation que nous serions alors dans l'obligation de combattre. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

M. le président. La parole est à M. Pierre Bas, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

M. Pierre Bas, rapporteur spécial. La commission des finances, qui n'a pas été saisie de l'amendement de M. Alain Richard, a émis un avis favorable à l'adoption de celui de M. Fontaine. Celui-ci a d'ailleurs soutenu avec fougue, talent, poésie et conviction les droits de nos frères réunionnais à bénéficier de meilleures et moins onéreuses conditions de transport.

Je tiens cependant à exprimer, en mon nom personnel, quelques réserves sur cet amendement. Ce faisant, je n'agis pas en qualité de rapporteur de la commission des finances, mais avec la modeste expérience que donne une telle fonction.

Il y a sans doute des problèmes tarifaires importants concernant les liaisons entre la métropole et la Réunion. La commission des finances y a été très attentive et l'avis favorable qu'elle a donné à cet amendement suffit à le prouver. Mais je me demande si l'amendement de M. Fontaine est le meilleur moyen de les résoudre. Il a, certes, le mérite de les placer en pleine lumière, mais en fait il a pour objet de diminuer les concours à Air France.

Or, il faut savoir que la subvention de fonctionnement d'Air France est la stricte contrepartie de charges qui sont imposées à cette entreprise par l'Etat et dont le montant est, comme il se doit, couvert par des ressources publiques. Il s'agit du maintien en service des Caravelle, du déficit d'exploitation de Concorde et des sujétions résultant de la répartition des activités d'Air France entre Orly et l'aéroport Charles-de-Gaulle.

Quant aux dotations en capital, il est normal que l'Etat contribue au développement de la principale compagnie nationale française.

Si, au titre de l'exercice 1977, Air France laisse apparaître un résultat d'exploitation positif, il faut être conscient que cette situation est précaire, notamment si l'on observe la très vive concurrence qui se développe dans le transport aérien international. J'y ai longuement insisté cet après-midi en présentant mon rapport à la tribune.

Je crois savoir en outre que concernant le niveau des tarifs à la Réunion, M. le ministre des transports est disposé à engager une concertation et à consentir un effort. Il a d'ailleurs, tout à l'heure, pris des engagements formels à cet égard.

Vous connaissez, monsieur Fontaine, mon attachement aux départements et territoires d'outre-mer. Je n'en suis pas, comme vous, un fils ardent et généreux, mais l'honneur de ma vie est d'avoir été appelé par le général de Gaulle à les servir quatre ans à son cabinet et ici même, à ce banc de la commission des finances, j'ai été cinq ans leur rapporteur budgétaire. Je peux donc être cru quand je parle d'eux avec ma conviction et mon cœur.

Je suis intimement persuadé que leur développement économique suppose de correctes liaisons avec la métropole, que le renforcement de nos liens culturels ne peut être obtenu que par la multiplication des voyages et des échanges. Je pense que, dans le cas de la Réunion, un effort particulier doit être fait, mais je ne suis pas sûr que ce soit par la voie d'une réduction des concours à Air France, lesquels sont, pour une très large part, justifiés par des raisons de service public, que l'objectif que vous poursuivez puisse être atteint.

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

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Je répondrai tout d'abord à M. Fontaine que, si je le comprends, je ne l'approuve pas.

Le sens de sa démarche me paraît clair. Il sait que, ce faisant, il touche non seulement notre sensibilité, mais aussi notre réceptivité à l'égard de la situation de nos départements et territoires d'outre-mer. J'ajouterai, après mon ami, M. Pierre Bas, que cette réceptivité ne se traduit pas seulement par des mots.

Mais, monsieur Fontaine, où est, en l'occurrence, la responsabilité d'Air France ? Croyez-vous qu'une forte diminution de la subvention qui lui est attribuée, diminution qui entraînera une perte de bénéfices, lesquels sont la marque de sa bonne gestion, répondra à vos préoccupations ? Il est indéniable que cette entreprise nationale assure dans d'excellentes conditions commerciales un véritable service public.

Je ne discuterai pas sur le point de savoir si sept fréquences hebdomadaires correspondent effectivement à un vol quotidien. J'observe seulement que la desserte de la Réunion — ce que je trouve d'ailleurs tout à fait normal — est assurée par des appareils très modernes avec une fréquence presque quotidienne, sauf, je le reconnais, hors saison le mardi, mais deux vols sont prévus le vendredi. J'ajoute qu'elle est effective aussi bien hors saison, période pendant laquelle la compagnie perd de l'argent, qu'en haute saison au cours de laquelle elle réalise des bénéfices. N'est-ce pas l'application de la notion même de service public ?

Sans vouloir prolonger ce débat, j'indique à M. Fontaine, que les coefficients officiels de remplissage des vols sur la Réunion ne correspondent pas, je le regrette, à ceux cités dans la revue de la chambre de commerce de Saint-Denis-de-la-Réunion.

Sur les douze derniers mois, dans les deux sens du trafic — seule hypothèse d'étude valable — le taux le plus bas est de 45 p. 100, en novembre et en mars par exemple, et le taux le plus élevé ne dépasse jamais 76 p. 100, en juillet et en septembre notamment.

Mais la question n'est pas là !

Il serait, me semble-t-il, de mauvaise politique de s'attaquer à la compagnie Air France à l'heure actuelle. Le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges tient à s'expliquer sur ce point.

En effet, ce n'est pas au moment où elle tient les engagements qu'elle a pris dans le contrat d'entreprise qu'elle a conclu avec le Gouvernement, notamment pour redresser sa situation et assurer un meilleur service public — précisément dans les conditions souhaitées par M. Fontaine — qu'il faut lui infliger une sanction totalement imméritée.

Après le voyage de M. Raymond Barre à la Réunion au cours duquel il a pris des engagements et après celui que vous envisagez d'y effectuer, monsieur le ministre, je suis persuadé qu'il sera possible de trouver des solutions adaptées aux besoins propres de la Réunion. Mais aucune d'entre elles n'implique — je le souligne — une baisse généralisée des tarifs des liaisons aériennes avec cette île. Toutes, en revanche, doivent tenir compte de l'excellente notion de continuité territoriale, que nous voulons appliquer non seulement à la Corse, mais aussi à tous les départements français, quel que soit leur éloignement.

M. Jean-Paul de Rocca Serra. Très bien !

M. Claude Labbé, rapporteur pour avis. Sans vouloir entamer une discussion trop technique sur les tarifs mais pour ne comparer que ce qui est comparable — je signale au passage qu'Air France assure une liaison Paris—Los Angeles et non Paris—San Francisco — on ne saurait établir de relation entre les prix pratiqués par une compagnie de vols à la demande dont le rendement commercial est particulièrement intéressant en raison des taux de remplissage et ceux d'une compagnie comme Air France qui assure toute l'année un service public dans de très bonnes conditions.

Ces observations relatives au premier amendement pourraient aussi s'appliquer à celui présenté par MM. Alain Richard, Autain, Alain Vivien et Raymond, bien qu'il ne vise pas la compagnie Air France.

Ce n'est pas en proposant une réduction de crédits que les rapporteurs estiment déjà trop insuffisants pour l'aviation civile en général, que l'on pourra obtenir de meilleurs résultats et avancer dans la voie qu'ils ont indiquée. (*Applaudissements sur plusieurs bancs du rassemblement pour la République et de l'Union pour la démocratie française.*)

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

M. le ministre des transports. Monsieur le président, je demande à M. Fontaine de bien vouloir retirer son amendement. Voici pourquoi.

Je l'ai écouté avec beaucoup d'attention et je regrette que les indications que je lui ai fournies dans ma réponse générale ne lui aient pas paru convaincantes. Je reconnais, cependant, que le problème qu'il a posé avec M. Lagourgue est sérieux.

M. le Premier ministre m'a demandé de me rendre à la Réunion pour l'étudier avec les élus réunionnais. J'y serai à la fin de la semaine prochaine. Je passerai une journée complète pour examiner le problème des tarifs avec le président d'Air France et le directeur général de l'aviation civile.

Il ne s'agira pas pour moi d'imposer à la Réunion telle ou telle disposition mais de me rendre compte sur place quelles sont les difficultés et comment elles sont perçues.

Les deux amendements qui nous sont proposés ne sont pas de nature à faciliter les discussions, bien au contraire. En effet, la notion de service public n'est pas contestée et il pourra être nécessaire d'accroître le montant des subventions allouées à Air France.

Or, proposer une suppression de crédits va très évidemment à l'encontre de l'objectif recherché, même si ces amendements ne sont qu'indicatifs.

M. Fontaine comme M. Lagourgue peuvent être assurés que le problème sera étudié avec le plus grand sérieux dès la semaine prochaine. C'est pourquoi je leur demande de retirer leur amendement et j'adresse la même requête à M. Raymond.

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

M. Gilbert Gantier. J'ai écouté, cet après-midi, avec l'attention qu'elle méritait, l'émouvante intervention de notre collègue M. Fontaine.

La Réunion est, en effet, un département aussi lointain de l'hexagone qu'il est proche de nos cœurs. Aussi est-ce avec beaucoup de sympathie que j'ai entendu l'appel qu'a lancé notre collègue. Je comprends tout à fait les raisons, qu'il vient de nous exposer avec beaucoup de conviction, qui ont motivé son amendement.

Cependant, je me demande si cet amendement ne va pas, comme l'ont souligné M. le ministre et MM. les rapporteurs, à l'encontre du but si généreux et si légitime qu'il poursuit.

En effet, outre qu'il interdirait à l'Etat d'honorer le contrat qu'il a signé en janvier dernier avec la compagnie Air France, cet amendement interdirait à celle-ci, en réduisant de dix-sept millions de francs ses ressources, d'aller dans le sens souhaité par les élus de la Réunion.

M. le ministre doit se rendre à la Réunion la semaine prochaine. Je ne doute pas qu'il se penche sur le problème des relations aériennes entre Paris et Saint-Denis.

Nous avons entendu cet après-midi nos collègues élus de la Corse le remercier des mesures qu'il avait fait adopter à la suite de son passage dans cette région. Nous pouvons donc, me semble-t-il, lui faire entière confiance pour étudier sur place les mesures qui seraient les mieux adaptées à la situation de la Réunion.

C'est pourquoi je souhaiterais, au nom de mon groupe, que notre collègue M. Fontaine partage notre confiance dans le Gouvernement en cette affaire qui, je le répète, nous tient à cœur tout autant qu'à lui-même, et qu'il accepte de voter les crédits tels qu'ils nous sont proposés.

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

M. Jean Fontaine. Je voudrais d'abord rappeler à M. Claude Labbé la promesse qui nous avait été faite par la compagnie Air France lors de la mise en service du Boeing 747 qui assure la liaison avec la Réunion : nous devions bénéficier de tarifs « bloc siège » et d'une réduction de 30 p. 100. Depuis, comme sœur Anne, nous ne voyons rien venir à l'horizon.

Monsieur le ministre, c'est une question de principe que je vous pose : le Gouvernement considère-t-il la liaison Réunion—métropole comme un service public ?

Si la réponse est positive, alors nous discuterons des tarifs. Si elle est négative, nous prendrons acte que la liaison est strictement commerciale.

S'il s'agit bien d'un service public, je vous laisserai bien entendu tous vos moyens pour vous aider à trouver une solution à nos problèmes avec la compagnie nationale.

C'est sur cette question de principe qu'une première réponse doit être donnée. Ensuite, avec les élus et les responsables locaux, nous pourrions discuter sur place des tarifs.

Je renouvelle donc ma question, monsieur le ministre : la liaison Réunion—métropole est-elle considérée comme un service public ?

M. le président. La parole est à M. de Rocca Serra.

M. Jean-Paul de Rocca Serra. Nous ne sommes pas ici pour faire le procès d'Air France car — et je parle sous le contrôle de mes collègues — nous préférons cette compagnie à toute autre pour desservir la Corse.

M. Jean Bozzi. C'est exact !

M. Jean-Paul de Rocca Serra. Nous ne cherchons pas davantage à embarrasser le ministre des transports, car nous avons apprécié ses efforts pour assurer une meilleure desserte de notre île.

Il ne s'agit pas non plus pour nous de voler au secours de M. Fontaine, dont nous apprécions le talent : chacun a compris la question qu'il vous a posée, monsieur le ministre.

Cela dit, l'insulaire que je suis est très sensibilisé à tous ces problèmes de transport, de tarifs, de fréquences, de capacité. Aussi je me demande pourquoi il coûte plus cher d'aller à la Réunion qu'à l'île Maurice, par exemple, qui est pourtant plus éloignée de la métropole ? Nous sommes quelques-uns à penser que cette différence de prix est due à la concurrence.

La question posée par M. Fontaine garde tout son intérêt : la liaison Réunion—métropole est-elle un service public ou une simple ligne commerciale ?

Votre réponse, monsieur le ministre, dictera notre vote. (Applaudissements sur plusieurs bancs du rassemblement pour la République.)

M. Pierre Mauger. La question est effectivement capitale !

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

M. le ministre des transports. Un problème pratique se pose effectivement aux Réunionnais, monsieur Fontaine, celui des tarifs.

La Réunion est reliée à la France exclusivement par les appareils de la compagnie Air France. Il n'y a pas d'autre moyen de transport. Cette compagnie assure donc, vis-à-vis de la Réunion, un service public, dans la mesure où il s'agit d'assurer le transport des personnes et des biens.

Mais, monsieur Fontaine, on n'assume pas un service public à n'importe quel prix. Le problème de fond est celui des tarifs et non celui du principe tel qu'il a été posé. Je le dis comme je le pense. L'entretien que nous aurons à Saint-Denis avec vous-même et d'autres Réunionnais portera sur les conditions de prix des liaisons entre la Réunion et la France continentale. Il portera également sur les fréquences. Nous verrons à cette occasion si la compagnie Air France peut donner satisfaction ou non aux vœux qui seront exprimés.

De ces échanges de vues, le Gouvernement devra tirer des conclusions quant à certaines diminutions de tarif, éventuellement compensées, en accord avec la compagnie Air France, ou quant à la suppression du monopole tel qu'il existe. Mais je ne peux me prononcer avant la réunion de Saint-Denis.

En tout état de cause, je puis vous assurer que, comme il l'a fait pour la Corse, le Gouvernement s'attachera à régler le problème qui se pose à la Réunion avec la même bonne volonté.

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

M. Jean Bozzi. Puisque vous avez rappelé les problèmes de la Corse, monsieur le ministre, je me permets d'y revenir un instant.

Ce qui, dans cette affaire, nous exaspère, M. Fontaine, M. de Rocca Serra, M. Pasquini et moi-même, ce n'est certes pas le comportement du ministre des transports et du Gouvernement. Ce n'est pas davantage le fait que les compagnies aériennes ne puissent donner satisfaction dès l'instant où nous les présentons à nos requêtes en matière de capacité, de tarifs, ou d'horaires.

Si nous protestons si vivement, je vous le dis tout net, monsieur le ministre, c'est parce que nous devinons, non point de votre part, ni de celle de vos proches collaborateurs, mais chez certains hauts fonctionnaires qui vous entourent une sorte de connivence systématique avec les compagnies.

Nous ne demandons pourtant que des choses raisonnables, monsieur le ministre. Par exemple, que les avions directs qui relient Ajaccio, Bastia et Paris, ne parlent pas en plein après-midi, à des heures impossibles, ce qui ne permet pas de terminer une journée à Bastia ou de la commencer à Paris, et réciproque.

ment. Il y a sept ou huit ans, les avions partaient le matin, et c'était bien ainsi. Reportez-vous à vos archives, monsieur le ministre, qui confirmeront sans nul doute les miennes et celles de la division des transports de l'Assemblée. Vous constaterez que pour ce qui est des horaires, il y a régression. C'est d'autant plus regrettable que l'avion est nécessairement le seul moyen de communication rapide pour relier la métropole et notre île.

C'est cette exaspération qui a inspiré notre refus, tout à l'heure, de voter votre budget. Il nous en a coûté, monsieur le ministre, parce que s'il y a des hommes qui, ici et là-bas, se battent pour le Président de la République, le Gouvernement, la majorité et tout ce que nous défendons ensemble, ce sont bien les quatre députés de la Corse! (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République.)

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

M. Pierre Lagourgue. Cette question est très importante pour les députés de la Réunion.

Deux notions sont en jeu, celle de service public et celle du coût du transport.

J'ai personnellement payé, pour me rendre à la Réunion, 3 515 francs, alors que de nombreux étrangers ne payaient que 3 180 francs sur le même vol. Mais nous pourrions, si jamais le caractère de service public n'était pas reconnu, obtenir des tarifs encore inférieurs.

Mais nous n'en sommes pas là. C'est pourquoi je demanderai à mon collègue Fontaine de retirer son amendement. (Exclamations sur les bancs des communistes et des socialistes.)

M. Jean Bardol. C'est du cinéma!

M. Pierre Lagourgue. Non, ce n'est pas du cinéma. Je prends rarement la parole dans cette enceinte. C'est la raison pour laquelle je me permets d'insister.

Puisqu'une négociation doit avoir lieu la semaine prochaine, nous vous ferons confiance, monsieur le ministre. Mais sachez que c'est la dernière fois que nous ferons confiance à Air-France et au Gouvernement.

M. le président. Dois-je comprendre que vous retirez votre amendement, monsieur Fontaine?

M. Jean Fontaine. Oui, monsieur le président. Disons plutôt qu'il est suspendu!

M. le président. L'amendement n° 204 est retiré.

Maintenez-vous votre amendement, monsieur Raymond?

M. Alex Raymond. Oui, monsieur le président.

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

M. Robert Montdargent. En ce qui nous concerne, nous votons pour l'amendement de M. Raymond.

Je tiens néanmoins à préciser qu'il n'est pas question pour nous de diminuer les dotations en capital d'Air-France dont l'insuffisance oblige la compagnie, comme je l'ai dit cet après-midi, à emprunter sur le marché financier, ce qui aggrave son endettement.

Il ne s'agit pas non plus d'altérer les compensations financières qui résultent de l'exploitation de Caravelle et de Concorde.

Cela dit, nous estimons qu'il faut favoriser les voyages des travailleurs réunionnais venant en France ou retournant au pays. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

M. le ministre des transports. Je demande un scrutin public sur l'amendement n° 318.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 318.

Je suis saisi par le Gouvernement 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 volants	478
Nombre de suffrages exprimés	477
Majorité absolue	239
Pour l'adoption	201
Contre	276

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Personne ne demande plus la parole?

Je mets aux voix la réduction de crédit proposée pour le titre IV.

(La réduction de crédit est adoptée.)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme du titre V.

(Les autorisations de programme du titre V sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre V.

(Les crédits de paiement du titre V sont adoptés.)

M. le président. Je mets aux voix les autorisations de programme du titre VI.

(Les autorisations de programme du titre VI sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VI.

(Les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

M. le président. Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère des transports concernant l'aviation civile et la météorologie.

IV. — Marine marchande.

M. le président. Nous abordons l'examen des crédits du ministère des transports concernant la marine marchande.

La parole est à M. Denvers, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Monsieur le ministre des transports, mes chers collègues, « 1978 prendra vraisemblablement rang parmi les années les plus noires dans l'histoire des activités maritimes françaises » ai-je estimé devoir écrire en tête de mon rapport sur le projet de budget de la marine marchande.

Mil neuf cent soixante-dix-huit : aggravation de la crise de la construction et de réparation navales ; difficultés persistantes de nos flottes de commerce et de pêche ; politique communautaire des pêches toujours bloquée ; échouage de l'Amoco Cadiz ; passage du paquebot France sous pavillon étranger.

Mil neuf cent soixante-dix-huit : une série d'événements et de conflits graves tels que la dernière grève des marins français, légitimement inquiets pour leur avenir et leur acquis social, conscients cependant des difficultés que connaît actuellement la marine marchande.

Et pour 1979, monsieur le ministre, mes chers collègues, peut-il y avoir l'espoir d'une amélioration?

La commission des finances et son rapporteur ne le pensent pas, car, pour le moment, ils n'aperçoivent pas d'auspices favorables.

Pour 1979, le Gouvernement présente un projet de budget d'un peu plus de 3 milliards de francs, montant qui n'est supérieur que de 8,3 p. 100 à celui de l'an dernier, soit un taux de progression inférieur de moitié à celui de l'ensemble des dépenses définitives de l'Etat.

Cela étant, nous sommes disposés à déclarer que l'Etat ne porte pas l'intérêt qui convient au secteur des activités maritimes. Toutefois, il faut dire que les difficultés rencontrées ne relèvent pas toutes d'une solution budgétaire.

L'économie maritime française subit, bien sûr, les effets de la crise économique mondiale et d'une concurrence internationale, élevée au niveau d'une guerre économique sans merci et sans répit.

Aujourd'hui, nous pouvons dire que la dépression est à la mesure des bonnes années — jusqu'en 1974 — qu'ont connues les armements au commerce et à la pêche et les chantiers de construction navale, pour se moderniser.

Aujourd'hui, la France se trouve dans une situation paradoxale : elle possède un outil de production modernisé et un personnel très qualifié sans parvenir à les employer correctement, dans l'intérêt de l'économie française.

La faible augmentation des crédits de la marine marchande — et même leur stagnation en termes réels — n'exclut pas des aménagements internes importants entre éléments du budget. Ces crédits font l'objet de tableaux qui figurent dans mon rapport écrit, auquel je vous invite, mes chers collègues, à vous reporter pour avoir plus de détails et des explications.

Quittant maintenant le domaine des chiffres, je présenterai quelques observations qui porteront sur cinq points : moyens de surveillance ; action sociale ; flotte de commerce ; construction et réparation navales ; pêches maritimes.

Premièrement, les moyens de surveillance : ils sont insuffisants.

En matière de sauvetage en mer, la participation de l'Etat aux dépenses de la société nationale de sauvetage — 7,2 millions toutes natures de financement confondues — demeure insuffisante eu égard aux besoins.

En matière de surveillance des pavillons de complaisance, il faudrait renforcer les contrôles portuaires en ce qui concerne le respect des normes de sécurité pour les navires qui ont, par exemple, plus de quinze ans d'âge, battant pavillon français ou pavillon de complaisance ; il faudrait multiplier les inspections et interdire, dans certains cas, le droit d'appareiller dans nos ports.

Voilà des mesures dissuasives auxquelles il conviendrait de recourir.

Sur le plan financier, il serait bon d'instaurer la concertation entre les pays de la Communauté économique européenne, par exemple, par une décision du conseil des ministres, et prévoir une taxe portuaire spécifique sur les navires âgés de plus de quinze ans et les navires battant pavillon de complaisance.

Il faudrait aussi appliquer l'article 240 du code des impôts aux navires battant pavillon de complaisance en les soumettant aux dispositions relatives à l'impôt sur les bénéfices réalisés en France par les sociétés des pays avec lesquels la France n'a pas conclu de convention fiscale de double imposition. Ce serait le cas pour le Liberia et Panama.

Deuxièmement, l'action sociale.

S'agissant de l'Etablissement national des invalides de la marine, l'insuffisance chronique des ressources n'a permis et ne permettra encore qu'un simple maintien du pouvoir d'achat des retraités. Qu'en sera-t-il en 1979, compte tenu de la diminution vraisemblable du nombre des cotisants par suite des licenciements en cours dans les armements de commerce et de pêche ?

S'agissant des écoles de pêche, l'insuffisance des crédits est également notoire. Il conviendrait toutefois, à notre avis, d'assurer la polyvalence des certificats d'aptitude professionnelle, dans la pêche et la marine marchande, pour favoriser la mobilité des personnels en période difficile.

Troisièmement, la flotte de commerce.

En ce qui concerne le plan de développement de la flotte, la réduction d'un tiers des crédits de paiement — il s'agit d'une diminution de 100 millions de francs — semble consacrer l'abandon du plan de développement de la flotte, inauguré en 1975.

Cela peut s'expliquer en partie, mais en partie seulement, par l'absence d'investissements nouveaux des armateurs, victimes de la crise internationale.

Ainsi l'avenir est compromis et l'on risque d'aboutir à un déclin rapide de la flotte, les entrées nouvelles de navires en gestion ne compensant pas les sorties, et, corrélativement, à une réduction d'emplois et à une aggravation de la situation de l'ENIM.

M. Claude Wilquin. Très bien !

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Il serait donc nécessaire de maintenir les navires transporteurs de vrac, touchés par la crise maritime, de développer la flotte de cabotage et la flotte trans-Manche française afin de capter à son profit un trafic potentiel particulièrement important et riche d'avenir.

Je vous poserai donc une question et formulerai deux recommandations.

Voici la question : le Gouvernement, qui a décidé d'ouvrir le marché pétrolier à la libre concurrence, entend-il renoncer à l'obligation faite aux compagnies de disposer d'une flotte pétrolière sous pavillon national capable d'assurer les deux tiers de nos approvisionnements, conformément à la loi de 1928 ?

M. Joël Le Thuile, ministre des transports. Puis-je vous interrompre, monsieur le rapporteur ?

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Volontiers, monsieur le ministre.

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

M. le ministre des transports. Je précise immédiatement, monsieur Denvers, que la loi de 1928 demeure la loi française et qu'il n'est pas question de la modifier.

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Je vous remercie, monsieur le ministre. J'ai donc bien fait de poser la question.

Voici la première recommandation : il faudrait utiliser une partie des crédits de paiement au titre du plan de développement pour améliorer le taux des primes des navires transporteurs de vrac, commandés ces dernières années et dont l'exploitation se trouve compromise par la dépression des taux de fret.

Et voici la seconde : il importerait d'utiliser les crédits de paiement et les autorisations de programme disponibles au titre du plan de développement pour favoriser l'investissement en navires de cabotage et de trans-Manche : la position du pavillon français sur la Manche est nettement insuffisante alors que, dans le même temps, nos concurrents anglais et belges vont prochainement mettre en circulation des navires particulièrement performants.

En ce qui concerne la Compagnie générale maritime, eu égard à son déficit croissant, lié à l'importance de son programme d'investissement financé exclusivement par l'emprunt, il est absolument nécessaire que l'Etat joue son rôle normal d'actionnaire en accordant d'ici à 1980 des dotations en capital se situant au moins entre 350 et 400 millions de francs.

Quatrièmement : la construction et la réparation navales.

Pour faire face à la crise, le Gouvernement a augmenté les autorisations de programme de 37 p. 100 pour les porter à 1 355 millions de francs, dont 354 millions destinés aux grands chantiers — constructions nouvelles — et 867 millions pour couvrir les révisions de prix des navires construits entre 1975 et 1978.

Une remarque s'impose. Cet effort est louable, mais sa réparation est assez critiquable.

Elle est critiquable, d'une part, parce que les petits chantiers et les chantiers de réparation les plus menacés et les plus indispensables au maintien de l'emploi régional sur les trois façades maritimes n'ont droit qu'à un montant d'autorisations de programme insuffisant : respectivement 40 et 55 millions de francs.

Elle est critiquable, d'autre part, parce que les commandes aux grands chantiers risquent fort de profiter à des armements étrangers concurrents des nôtres.

Comment faire ? Ne devrions-nous pas inviter, pour le moins, les grands chantiers à faire davantage appel à leurs réserves financières, dont on sait qu'elles sont importantes en raison des bénéfices réalisés au cours des trois dernières années ?

Voici ce qu'il faut alors proposer.

Il convient d'aider davantage les petits chantiers afin de favoriser la construction de navires de cabotage sous pavillon français et d'aider au redémarrage des établissements en difficulté, tel Terrin, avec d'ailleurs le concours d'autres chantiers, tel celui des Ateliers et chantiers du Havre.

Il faut réserver les crédits de paiement aux grands chantiers pour des commandes d'armateurs français ou des commandes en compte propre, afin d'encourager la politique d'auto-financement des navires, inaugurée d'ailleurs par les chantiers de Dunkerque et de l'Atlantique.

Il importe d'inviter instamment les grands chantiers à réinvestir, en commandes propres de navires, les 400 ou 500 millions de francs de bénéfices nets réalisés au cours des trois dernières années.

Je dirai maintenant quelques mots — il s'agit en fait d'une interrogation, monsieur le ministre — des trafics maritimes trans-Manche par aéroglisseurs. La construction de tels bâtiments constituerait pour nos chantiers navals une ouverture certaine leur permettant de maintenir ou de développer leurs activités. Qu'en est-il des commandes de N 500 du type français, hautement apprécié, qui ne se confirment pas faute d'un accord sur le coût de gestion que les sociétés d'exploitation estiment trop élevé dans les ports français ?

Par ailleurs, est-il exact que la SNCF, qui a passé commande de deux appareils N 500, hésite à confirmer la réalisation définitive de son projet aux chantiers navals faute d'un crédit supplémentaire de dix millions ? Et pourtant toute solution satisfaisante de ces problèmes ne pourrait que servir la cause industrielle de nos chantiers.

Cinquièmement, les pêches maritimes.

M. Emmanuel Hamel. La « pêche aux moules » ! (Sourires.)

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Pour la pêche industrielle, les investissements sont au point zéro. Le seul investissement aidé par l'Etat en 1977 a été l'achat d'un avion de prospection pour une pêcherie thonière.

Un programme de construction de thoniers transocéaniques prévu en 1977 a été reporté à 1978.

En ce qui concerne la pêche artisanale, les investissements ont repris : soixante-cinq opérations ont reçu en 1978 une aide de l'Etat.

L'aide au carburant passe de 50 millions à 53 millions, ce qui est insuffisant.

La subvention au FIOM — le fonds d'intervention et d'organisation des marchés — est en légère diminution ; elle se situe à 25 millions.

M. Louis Le Pensec. C'est inconcevable !

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. L'aide au développement commercial de l'aquaculture passe de 200 000 francs à un million.

Quant aux subventions d'investissement, les autorisations de programme demeurent inchangées — 17 millions de francs — et les crédits de paiement font un bond, passant de 9,8 millions à 27 millions, soit un accroissement de 175,5 p. 100, dont 11 millions pour la pêche artisanale.

En ce qui concerne l'institut scientifique et technique, celui-ci reçoit près de 40 millions — ce qui représente une augmentation de plus de 19 p. 100 — dont 31 millions sont affectés aux dépenses ordinaires et 7,8 millions aux dépenses d'équipement.

Ces cinq remarques étant faites, je dois vous dire, monsieur le ministre, que le budget de la marine marchande a attiré toute l'attention de la commission des finances dont les membres et le rapporteur se sont montrés sévères et entendent être vigilants à propos de ce budget, et ce pour trois raisons essentielles.

Premièrement, ce budget ne comporte aucune mesure d'orientation. Il continue de s'inscrire dans les incohérences de ces dernières années, lesquelles ont été caractérisées par une absence de coordination et de planification des programmes d'investissement.

M. Claude Wilquin. C'est vrai !

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Songeons que 55 p. 100 des commandes, en valeur, ont été passées à l'étranger depuis le début du plan de développement ; cette façon de faire a entraîné un surinvestissement durant les années 1975-1978, une absence de politique d'avenir, un gaspillage des aides au profit de groupes financiers privés qui contrôlent l'armement et la construction en France.

Ce budget ne comporte aucune nouvelle mesure sérieuse d'avenir, notamment pour le secteur de la construction et de la réparation navales.

Aucune mesure ne vise, soit à une certaine restructuration industrielle, soit même à la reconversion des activités les plus menacées : La Ciotat, Terrin, Dubigeon.

Une deuxième raison milite en faveur de la réserve : il a semblé à la commission des finances que ce budget annonçait, en fait, une politique d'abandon progressif de notre flotte et des chantiers. Nous voudrions sur ce point obtenir des réponses et, surtout, des apaisements.

En ce qui concerne l'armement, le Gouvernement sembla vouloir se situer au point zéro. On sacrifie ainsi l'avenir. On sacrifie déjà le présent en acceptant les ventes de navires qui se multiplient dans tous les secteurs, avec leur cortège de licenciements.

M. Claude Wilquin. Très bien !

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. On abandonne l'armement public à un endettement croissant.

Le plan d'entreprise en cours de négociation avec l'Etat prévoirait — je parle au conditionnel — de nombreuses ventes de navires et de nombreux licenciements de navigants et sédentaires.

En ce qui concerne les chantiers, et en dépit de l'aggravation de la crise mondiale de cette industrie, aucune véritable action de restructuration et de conversion n'est entreprise avec la participation des travailleurs eux-mêmes.

Les bénéfices de certains chantiers ont permis à ceux-ci de distribuer d'importants dividendes.

C'est ainsi que le chantier de La Ciotat a versé, en juin 1978, non seulement des dividendes élevés, mais aussi des superdividendes à ses actionnaires libanais par Intra Bank interposée, tandis que, trois mois plus tard, il licenciait le quart de ses effectifs.

Le budget n'assure pas l'avenir de la marine marchande. La concurrence déloyale des pavillons de complaisance ou celle des navires âgés, non conformes aux normes de sécurité, est inacceptable. A cet égard, une action sérieuse et de grande envergure a-t-elle été véritablement entreprise au plan national ou européen ?

Il faudrait soutenir l'armement de compagnies réputées, telles que la Compagnie générale maritime, instrument de défense et de promotion du commerce extérieur.

Aux Etats-Unis par exemple, d'importantes aides sont accordées pour une exploitation élevée de porte-conteneurs.

Il faudrait prévenir les graves problèmes sociaux et la négociation doit sans cesse être engagée entre les différents partenaires concernés, y compris l'Etat.

En définitive, monsieur le ministre, ce projet de budget de la marine marchande pour 1979 ne nous semble pas capable d'entraîner toutes les actions et tous les enthousiasmes nécessaires pour conduire une politique à la mesure d'un pays qui possède trois mille kilomètres de côtes.

Mes chers collègues, nous devons parler haut et clair, surtout en sachant que les deniers publics dispensent des aides substantielles aux armements et aux constructions de navires sans que le moindre contrôle ne soit exercé.

Pour l'armement marchand, plus de 36 millions de francs seront versés au titre de la contribution de l'Etat aux charges sociales en 1979, alors que 190 millions de francs serviront à alimenter le plan de développement. En outre, différents crédits figurent dans d'autres budgets que celui de la marine marchande. C'est ainsi qu'au chapitre 45-34 du budget des transports terrestres 256 millions de francs permettront d'assurer l'organisation de la continuité territoriale entre le continent et la Corse. Il s'agit, en fait, d'une subvention à la filiale CGM-SNCF. De même, 500 millions de francs sont inscrits au chapitre 44-98 du budget des charges communes afin de bonifier les taux d'intérêts des emprunts des armements.

Les crédits consacrés à l'armement à la pêche font, eux aussi, l'objet d'un contrôle limité. Plus de 80 millions de francs de subventions sont prévus en faveur des pêches maritimes, dont 40 millions pour les carburants, alors que 27 millions seront alloués aux équipements des pêches maritimes dont 11 millions pour la pêche artisanale et 9,7 millions pour la grande pêche.

Quant à la construction navale, elle bénéficiera de plus d'un milliard de francs au titre des aides à la construction qui figurent au chapitre 64-61, dont 384 millions pour l'aide de base aux grands navires, 40 millions pour l'aide de base aux petits navires, 55 millions pour les réparations navales et 876 millions pour les garanties de risques économiques. Il s'avère donc nécessaire et même obligatoire de procéder à un contrôle rigoureux, sans faille et sans faiblesse.

La commission des finances ne veut ni connaître ni admettre la France sans marine marchande et de pêche dynamique et prospère, la France sans marins sécurisés et protégés, la France sans une industrie des pêches maritimes en développement, la France oublieuse d'un sort décent pour tous les gens de mer, actifs et retraités, veuves et ayants droit compris. Aussi, je demande à l'Assemblée de dénoncer ces faits qui seraient dommageables pour l'économie et le renom de notre pays dont la vocation maritime est plus que séculaire.

Après un premier vote négatif, la commission des finances a voté à la majorité, en deuxième lecture, le projet de budget de la marine marchande pour 1979.

Elle a adopté à l'unanimité une série de six observations relatives aux aspects essentiels des problèmes de la mer. Elle a relevé que le budget de la marine marchande pour 1979 apparaissait comme assez satisfaisant quant à l'administration générale, aux tâches de police maritime et à la protection de l'environnement marin. Cependant, elle a clairement marqué sa profonde déception au regard de l'action économique. Toutefois, en dépit du vote favorable de la commission des finances, votre rapporteur se voit dans l'obligation d'exprimer les plus expresses réserves sur ce projet de budget. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

M. le président. La parole est à M. Duoméa, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

M. André Duoméa, rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, la marine marchande et toutes les branches qui s'y rattachent subissent à la fois les effets de la crise et ceux de l'orientation de la politique gouvernementale.

Le nombre des navires de commerce et de pêche diminue sans cesse.

Le déficit de la balance des frets et des passages a atteint 2 612 millions en 1976 contre 2 160 millions en 1975 et celui des échanges commerciaux des produits de la pêche a atteint 2 400 millions en 1977 contre 1 835 millions l'année précédente.

Le nombre des emplois, tant dans la flotte de commerce et des pêches que dans la construction et la réparation navales, est en baisse et dans tous les secteurs les travailleurs luttent pour la sauvegarde de leur emploi.

Pour 1979, les crédits s'élèvent à 3 056 millions de francs et ne progressent que de 8,3 p. 100, soit moins que la hausse des prix. Le projet de budget que vous nous présentez, monsieur le ministre, ne permettra pas de redresser la situation.

Si les dépenses ordinaires de fonctionnement augmentent de 13 p. 100, les dépenses en capital, qui seront déterminantes pour l'avenir, n'augmentent que de 2,86 p. 100. Pourtant, le montant des crédits consacrés à la lutte contre la pollution inscrits au titre V triple. Par conséquent, d'autres crédits sont en stagnation ou en nette diminution.

En outre, la part relative des investissements est en baisse puisqu'elle passe de 47,04 p. 100 à 44,69 p. 100, tandis que les dépenses de fonctionnement progressent de 52,95 p. 100 à 55 p. 100.

L'aide accordée à la flotte, donc à son développement, ne s'élève qu'à 227 millions de francs contre 324 millions de francs en 1973, soit une baisse de 30 p. 100. Les autorisations de programmes passent de 170 millions de francs à 30 millions de francs, soit une baisse de 82 p. 100. Cette action ne représente plus que 7,42 p. 100 de l'ensemble du budget alors qu'elle était de 11,5 p. 100 l'an passé.

En 1974, la lutte des marins contre le désarmement de France avait conduit le Gouvernement à annoncer un plan de développement de la flotte, générateur de 2 000 emplois nouveaux. Or, aujourd'hui, pour un tonnage de la flotte plus important, le nombre de marins a diminué de 2 500 depuis 1974, tandis que le nombre des navires est tombé de 530 à 484 depuis juillet 1975.

En fait, le plan de développement s'est transformé en un plan de modernisation, au profit exclusif des armateurs mais au détriment des intérêts des marins et des officiers puisque 1 300 d'entre eux sont inscrits aujourd'hui au chômage. Cette évolution est aussi contraire à l'intérêt national puisque les besoins du commerce extérieur sont encore loin d'être satisfaits.

Le taux de couverture de notre commerce extérieur n'a été que de 32 p. 100 en 1977. Compte tenu du trafic tiers, on s'aperçoit que le taux de couverture, qui était de 60,8 p. 100 en 1975, est tombé à 57,3 p. 100 en 1976. Et, selon les informations communiquées par la presse, il aurait été seulement de 45,7 p. 100 en 1977. Quels que soient les chiffres choisis, la tendance à la baisse est toujours sensible.

Cette évolution est d'autant plus sérieuse qu'elle intervient dans une période de développement rapide et intensif de la flotte sous pavillon de complaisance qui représente 30 p. 100 de la flotte mondiale.

Dans ces conditions, comment ne pas s'étonner, sinon s'indigner, de voir la CGM qui est financée essentiellement par des crédits d'Etat, affréter en deux ans 155 navires étrangers dont un certain nombre sont sous pavillon de complaisance pour une durée totale de 14 231 jours, soit 38 ans et demi ?

Est-il normal que, sur 40 navires sortis de la flotte française au cours du premier semestre de 1978, 19 aient été vendus à des sociétés étrangères — panaméennes, libériennes ou grecques — et navigent maintenant sous pavillon de complaisance ?

Qu'attendez-vous, monsieur le ministre, pour empêcher ces pratiques ?

Notre politique maritime doit répondre aux besoins de la France et à son indépendance. Or la faiblesse des crédits et les retards accumulés un an avant la fin du plan laissent peu d'espoirs d'atteindre l'objectif de 16 300 000 tonneaux de jauge brute fixé dans le plan de développement.

Il en est de même pour les pêches maritimes dont le déficit des échanges s'accroît.

L'ensemble de la flottille diminue en nombre et en tonnage. Le nombre des navires qui était de 12 949 pour 268 000 tonneaux de jauge brute à la fin de 1975 est passé à 12 471 pour 233 970 tonneaux de jauge brute à la fin de 1977. Les répercussions sur l'emploi sont graves. En effet, du 1^{er} novembre 1974 au 30 décembre 1977, le nombre des marins embarqués a diminué de 3 267, soit 12,3 p. 100.

Là encore, monsieur le ministre, votre projet de budget pour 1979 ne permettra pas de redresser la situation, car si les dépenses ordinaires et les crédits de paiement progressent de 22,80 p. 100, les autorisations de programme augmentent seulement de 0,11 p. 100, ce qui correspond à une baisse par rapport à l'inflation.

Les constructions et les réparations navales rencontrent d'énormes difficultés en raison surtout de la politique qui est menée en matière de flotte de commerce et de flottille de pêche. Certes, la crise doit être prise en considération, mais le budget ne la combat pas et en aggrave les conséquences.

En 1977, le volume des lancements a baissé de 68 p. 100 par rapport à celui de 1976. Pour la troisième année consécutive, le niveau des commandes a été extrêmement faible puisque quatorze navires représentant 20 500 tonneaux de jauge brute seulement ont été commandés. Corrélativement, les effectifs des chantiers ont amorcé une baisse en 1977 et ceux-ci sont passés de 26 400 fin 1976 à 24 600 au 1^{er} mai 1978 pour les cinq grands chantiers.

Ces chiffres officiels ne tiennent pas compte des mille travailleurs licenciés aux chantiers de La Ciotat, sans parler des réductions d'horaires, ni des travailleurs intérimaires et de ceux des entreprises de sous-traitance qui subissent les conséquences de ces difficultés.

Depuis plusieurs années, la politique dite de restructuration, entraîne des fermetures de chantiers et des licenciements.

Dès lors, comment expliquer — et je cite une de vos réponses, monsieur le ministre — que l'armement français ait pu commander, depuis janvier 1975, trente-quatre navires à des chantiers étrangers, tout en bénéficiant des primes de développement de la flotte de commerce, trente-six navires seulement étant commandés aux chantiers français ?

Il est évident que la réparation navale subit le contre-coup de cette politique.

Ainsi, le groupe Terrin qui a pourtant été qualifié, en juillet 1976, de « modèle dans le domaine de la réparation » par la revue *Navires, ports et chantiers*, est en voie de liquidation. La société Ziegler a sollicité le bénéfice de la suspension provisoire des poursuites. Les Ateliers français de l'Ouest ont fait l'objet de mesures particulières. La Coger et les chantiers de Normandie au Havre ont réduit les horaires de travail.

Le Gouvernement ne s'oriente-t-il pas vers la constitution de deux groupes réunissant les Chantiers de l'Atlantique, déjà fusionnés avec Alsthom et Dubigeon-Normandie, d'une part, et France-Dunkerque, La Ciotat et les CNIM, d'autre part.

Je vous ai interrogé, monsieur le ministre, sur les conséquences de ces restructurations pour les travailleurs, mais vous avez fait preuve d'une discrétion absolue à cet égard. En fait, ne mettez-vous pas en application le plan Davignon qui prévoit la réduction de la moitié du potentiel productif et des emplois dans ce secteur ?

Aussi, comment ne serions-nous pas alarmés par le projet d'entrée de l'Espagne, de la Grèce et du Portugal dans le Marché commun, qui, inévitablement, aggravera encore les difficultés, aussi bien dans la flotte de commerce que dans les pêches, la construction et la réparation navales ?

Monsieur le ministre, j'ai appris que vous aviez pris l'engagement au Sénat de construire, dès 1972, le dock flottant du Havre. Je m'en réjouis, car la lutte des travailleurs de la navale aura été payante.

Nous constatons que le nombre des emplois diminue dans tous les secteurs d'activité qui sont liés à la mer. Cette réduction pèse lourdement sur le budget de l'Etablissement national des invalides de la marine. Le nombre des actifs est, en effet, largement dépassé par le nombre des ayants droit et la part relative de la subvention de l'Etat diminue dans le budget de l'ENIM.

Par ailleurs, nous notons que les pensions des marins connaissent toujours un retard important de 46 à 52 p. 100, le problème du décalage entre les salaires forfaitaires et les salaires réels n'étant pas réglé.

L'apprentissage maritime dispensé par l'Association de gérance des écoles d'apprentissage maritime connaît également des difficultés. Le déficit prévisionnel de 1,2 million de francs pour 1978 s'ajoutera aux déséquilibres antérieurs qui s'élèvent à 6,2 millions de francs au total. Là encore, la part de la subvention de l'Etat qui était de 78 p. 100 en 1962 est de 55 p. 100 en 1978. On peut donc se demander si le Gouvernement a décidé de laisser s'amincir encore le nombre des navires et de sacrifier la qualification des personnels. En outre, la volonté des armateurs de constituer un pavillon de complaisance français, recrutant des

marins étrangers, en ne les payant que très peu, en ne leur accordant aucune garantie sociale et en n'exigeant aucun titre de qualification, ne va-t-elle pas dans ce sens ?

Le prétexte invoqué par les armateurs est le surcoût du pavillon français. Mais deux études, l'une de l'*International shipping federation* et l'autre du secrétaire général de la marine marchande, ont montré que les marins français n'étaient favorisés ni pour les rémunérations ni pour les congés par rapport aux marins de l'Europe occidentale et aux autres travailleurs français.

Certes, un effort est cependant consenti dans votre budget en matière de lutte contre la pollution. Il aura fallu la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* pour que des mesures soient enfin prises. Pourtant les naufrages du *Torrey Canyon*, de l'*Olympic Bravery*, du *Bohlen* avaient été autant d'avertissements ! Mais il semble que le Gouvernement ait agi, à chaque fois, comme si une telle catastrophe ne pouvait plus se reproduire.

Les crédits pour 1979 ont largement augmenté. Etant donné qu'une partie relativement importante d'entre eux servira à reconstituer les stocks de matériels et de produits utilisés lors de la dernière catastrophe, seront-ils encore suffisants ?

Certes, vous renforcez le contrôle de la navigation maritime et vous modifiez le plan Poimair qui s'est révélé parfaitement inefficace. Mais des dangers subsistent.

Vous avez décidé de louer un remorqueur de haute puissance, l'*Abeille Normandie*. Outre le fait que cette opération est coûteuse, puisque la location s'élève à 20 millions de francs par an, alors que le prix d'occasion de ce bâtiment est de 40 millions de francs et le prix neuf de 60 à 75 millions de francs, pensez-vous que cette seule unité soit suffisante pour assurer la sécurité sur la côte, du cap Gris-Nez au Finistère ?

Par ailleurs, Antifer, qui reçoit les plus gros pétroliers de 500 000 tonnes est mal abrité des tempêtes et ne dispose ni de bateau-pompe ni d'installations suffisantes de lutte contre l'incendie à terre.

Voilà les raisons, monsieur le ministre, qui m'ont conduit à demander à la commission de la production et des échanges de rejeter votre projet de budget. Si elle n'a formulé aucune objection à l'encontre de mes critiques, elle n'a cependant pas approuvé mes conclusions. Son président a indiqué que, votant les dépenses et aussi les recettes, il considérerait que ce budget ne pouvait aller plus loin, et la majorité de la commission a émis un vote favorable sur votre projet de budget. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

M. le président. Dans la discussion, la parole est à M. Guerneur.

M. Guy Guerneur. Monsieur le ministre, nombreux sont les députés qui attendaient pour 1979 un budget de la mer. Il n'est pas venu !

J'ai, à cet égard, déposé un amendement tendant au regroupement de tous les crédits concernant la mer. Son adoption permettrait d'y voir plus clair et de mesurer l'effort de la nation en faveur des affaires maritimes, au sens large du terme.

Nous trouvons dans votre immense budget, monsieur le ministre, après les crédits destinés aux routes, à l'Airbus, aux canaux, au métro, à la SNCF, aux aérodromes, ceux qui sont consacrés à nos marins, qu'ils soient de la marine marchande ou de la pêche.

Nous voterons aussi les moyens de la construction navale, et je sais que mes collègues du Midi et de la Loire-Atlantique évoqueront ce dernier problème, si difficile et — il faut bien le dire — parfois, malheureusement, si-démagogiquement agité. Faute de temps cette nuit, je ne pourrai pas donner l'opinion de mon groupe sur les crédits de l'Établissement national des invalides de la marine, l'ENIM, ni sur les moyens prévus pour la lutte antipollution, mais nous aurons, avec le rapport de notre commission d'enquête sur l'affaire de l'*Amoco Cadiz*, d'autres occasions de le faire, le moment venu. Je m'en tiendrai donc à deux points principaux qui sont graves : la flotte de commerce et les pêches maritimes.

Auparavant, j'évoquerai brièvement deux sujets qui, aux Bretons, leur tiennent à cœur : la Société nationale de sauvetage en mer, la SNSM, et l'Association de gérance des écoles d'apprentissage de la marine, l'AGEAM.

S'agissant de la SNSM, je citerai trois groupes de chiffres qui parlent d'eux-mêmes. Ses ressources se sont élevées, en 1975, à 12,6 millions de francs. L'augmentation n'a été que de 8 p. 100 en quatre ans, soit 2 p. 100 par an. Or, durant le même temps, le nombre des navires de plaisance est passé de

350 000 à 450 000, et le coût de construction des canots de sauvetage a crû de 50 p. 100. Si l'on ajoute que la subvention de l'État, de 1976 à 1979, est passée de 5 millions de francs à 5,3 millions, c'est-à-dire qu'elle a baissé en francs constants, on est bien obligé de constater que la Société nationale de sauvetage en mer est laissée aujourd'hui aux moyens que lui donnent les collectivités locales, départements et communes. Ce n'est ni juste ni raisonnable, car c'est la vie de nos marins qui est en jeu.

Aussi, monsieur le ministre, convient-il de prévoir une somme de 500 000 francs dans le collectif budgétaire et de trouver, avant la fin de cette session, un million de francs supplémentaire à inscrire au budget pour faire vivre la SNSM.

Pour ce qui est de la formation des hommes, l'AGEAM est éternellement en difficultés financières. En effet, l'association remplit sa mission de mieux en mieux, si bien que celle-ci s'étend à de nouveaux domaines ; en outre, dans le même temps, l'aide de l'État n'est pas à la hauteur des besoins nés de l'évolution des choses et des gens.

Il faut donc combler le déficit. C'est l'intérêt des gens de mer en formation et c'est aussi celui de l'avenir de la pêche et de la flotte de commerce, car rien ne servirait d'aider la construction navale sans apprendre aux hommes à mener les navires.

J'en viens à la flotte de commerce et aux pêches maritimes.

S'agissant de la flotte de commerce, nous sortons d'une grève coûteuse pour tous. Pouvait-on l'éviter ? Tel n'est pas mon propos aujourd'hui ; je veux regarder vers l'avenir. Or, des faits s'imposent manifestement : la flotte de croisière française n'est pas compétitive ; la discrimination raciale entre marins est inacceptable sur des bateaux français ; nos partenaires — européens et autres — pratiquent cette discrimination et, donc, une concurrence déloyale.

Quelles sont les solutions ? Il y a les mauvaises et il y a les bonnes.

Une mauvaise solution consisterait à nous aligner sur les armements étrangers. Ce serait une régression sociale, avec risque d'extension aux marins du pont et de la machine.

Une autre mauvaise solution consisterait à bloquer la vie des armements par des grèves interminables. Ce serait scier la branche sur laquelle on est assis, ruiner l'instrument de travail et tuer l'emploi.

Quelles sont donc les bonnes solutions ?

La première est une action des syndicats auprès de leurs collègues des pays étrangers en cause. Je ne vois pas pourquoi les syndicats anglais, allemands ou soviétiques — s'il en existe — ne feraient pas pression sur leur gouvernement pour que des mesures soient prises chez eux en vue de porter leurs conditions de travail au niveau français, qui est le meilleur en Europe.

M. Antoine Rufenacht. Très bien !

M. Guy Guerneur. La seconde serait une action du Gouvernement auprès du Conseil européen des ministres des transports pour obtenir l'application des fameux articles 117 et 118 du traité de Rome sur les conditions de travail. Si cette action n'était pas suivie d'effets, alors il serait possible d'intenter une action devant la Cour de justice européenne pour obliger les armements délinquants à s'aligner non sur le niveau le plus bas, mais sur le niveau le plus haut, c'est-à-dire à donner les meilleures conditions de travail.

Voilà comment pourrait être réalisée l'égalité des règles de concurrence, par adoption de notre législation sociale, et non par celle de régimes sociaux quasi inexistantes. Telle est notre position ; elle est simple et je la crois de bon sens. C'est aussi celle qui assure le respect des droits des travailleurs, l'avenir de l'économie française et la sauvegarde des armements.

Pour ce qui concerne les pêches maritimes, les problèmes sont connus de tous : des marins, des parlementaires, du Gouvernement, des diplomates, des industriels.

J'ai eu l'honneur de les rappeler dans votre cabinet, monsieur le ministre, lorsque j'y ai conduit, le mois dernier, une délégation du bureau de la mer et le responsable des pêches maritimes françaises. Je viens encore de recevoir aujourd'hui un long télégramme des professionnels adressé au groupe de la mer de l'Assemblée nationale. Les positions sont claires ; les problèmes sont simples.

Le premier est celui de l'accès à la ressource.

C'est une question vitale. Ou bien le traité de Rome est respecté, c'est-à-dire que nous aurons, sur cette mer communautaire, le libre accès aux eaux côtières de l'Europe des neuf, et alors

l'avenir des pêches françaises est sauf. Ou bien on accepte un arrangement dicté par l'opinion britannique et béni par l'Allemagne fédérale, et c'est alors le sacrifice.

Nous le disons très fermement : il n'est pas possible que notre gouvernement cède sur ce droit fondamental pour nos marins de pêcher en toute tranquillité dans toutes les eaux de la Communauté.

S'il devait en être autrement, il faudrait le dire pour qu'à Lorient, à Concarneau, à Douarnenez, à Etaples, à Boulogne, comme aux Sables ou à Saint-Jean-de-Luz, chacun se prépare à vendre son bateau, à faire sa valise et à aller grossir le contingent des travailleurs sans emploi.

Nous demandons que le « sommet » européen du mois de décembre inscrive cette affaire d'importance à son ordre du jour. Nous voudrions aussi, monsieur le ministre, que vous traduisiez, le 22 novembre prochain, à Bruxelles, la fermeté de la France pour défendre vos pêcheurs et leurs familles.

Le deuxième problème est le soutien des pêches.

Sur toutes la côte, des bateaux sont à vendre. Ils sont modernes, efficaces ; ils ont coûté beaucoup d'argent, mais ils ne sont plus rentables, les charges dépassant les recettes. Alors, il faut intervenir, et il est grand temps.

Il n'est pas question de raffiner sur les moyens ; peu importe que tel ou tel poste de dépense soit en cause, ou mieux adapté au déficit. Ce qui est important, c'est d'être efficace, d'être pratique.

Il faut un soutien aux dépenses de carburant, et ce n'est pas là une faute communautaire. En 1976, en Bretagne, Jacques Chirac avait fait ce qu'il fallait pour les pêcheurs, et le ciel ne nous est pas tombé sur la tête. Il est dommage qu'on n'ait pas maintenu l'effort. Aujourd'hui, la situation est grave ; il faut une solution sérieuse : le gazole-pêche. A cet égard, j'avais déposé le 31 mai 1978 un amendement créant ce gazole-pêche, mais M. le ministre du budget m'avait demandé de le retirer, au motif qu'une solution pourrait être trouvée à la suite d'accords ; je constate que tel ne fut pas le cas et que le niveau de l'aide au carburant est descendu bien trop bas.

Troisième problème : il faut un marché commun du poisson, c'est-à-dire la fin des importations sauvages, un prix garanti, une aide aux réformes de structure, ainsi qu'une préférence communautaire et un fonds d'intervention et d'organisation des marchés qui ne se contente pas de capitaliser l'argent, mais joue pleinement son rôle.

Les marins, monsieur le ministre, vous le savez déjà, sont des gens calmes et patients, mais il ne faut pas abuser de ces qualités. On doit le savoir à Bruxelles et à Londres. On doit le savoir ici, où se manifeste la volonté du Parlement : il faut que la politique de la mer soit bien définie, clairement expliquée et fermement appliquée.

Nous ne demandons pas autre chose, mais il semble que cela soit au-delà des possibilités. Heureusement, nous avons la chance qu'on ait désigné pour cette mission, à votre ministère, un homme de cœur. Nous attendons beaucoup de vous, monsieur le ministre ; ne décevez pas nos marins, qui vous regardent et qui attendent, eux aussi, beaucoup de vous. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

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

Mme Jeanine Porte. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, le projet de budget de la marine marchande pour 1979, comme le précédent, traduit la volonté gouvernementale de n'accorder aucun moyen nouveau à ce secteur important de l'économie. Il s'inscrit dans le cadre du budget général pour 1979, budget d'austérité renforcée, de chômage et d'inflation.

Il maintiendra la France dans la crise. C'est ce que vous disent les marins, les travailleurs de la construction et de la réparation navales en lutte. Leurs luttes témoignent de la nécessité de votre politique et du malaise profond qui secoue le pays en profondeur. Jamais, depuis vingt-cinq ans, elles n'ont eu une telle ampleur, un caractère aussi exceptionnel. En se battant pour le pavillon français, pour le statut des gens de mer, pour la sauvegarde des industries vitales que sont la construction et la réparation navales, non seulement ils défendent leur emploi, mais aussi l'indépendance et la souveraineté de la France.

Les luttes unies expriment une grande combativité, une volonté profonde de changement et le sens élevé de l'intérêt général. En effet, les conflits des secteurs portuaires et de la marine sont uniques en leur genre, car ils portent non sur

une revendication d'augmentation de rémunérations ou sur la demande d'un avantage matériel immédiat, mais sur le respect de la législation du travail, sur la défense du patrimoine national.

La lutte des marins était et demeure une question de salut national, car vous laissez faire, vous laissez embaucher des marins du tiers monde. Ce n'est pas seulement la liquidation de la marine marchande française qui est en cause, mais c'est aussi la porte ouverte à des opérations du même genre, dans tous les secteurs d'activité. En effet, pourquoi pas, demain, des dockers du tiers monde parce que moins chers ? Des cheminots du tiers monde, parce que moins chers ? Des gaziers et électriciens du tiers monde, parce que moins chers ?

Les sociétés multinationales, avec l'accord du Gouvernement, pourraient ainsi liquider les avantages acquis au cours de longues luttes par toutes les corporations de travailleurs et réaliser ainsi de substantiels profits.

Mais les travailleurs ne sont pas décidés à vous laisser faire, et ils ont raison. Le conflit qui s'est déroulé dans la marine marchande est exemplaire par les motivations qui ont poussé les marins à l'action. On a voulu faire un banc d'essai de la politique de déclin de la France. Au cœur de ce grand combat de classe, il y a en effet le redéploiement des multinationales à base française, avec intégration à l'impérialisme américain. Et les navires ont servi de terrain d'expérience.

Sous l'impulsion des Etats-Unis, on a vu se développer sous le nom de « pavillon de complaisance » une flotte où, hors de tous règlements et de toute protection sociale, la soif de profit du grand patronat a pu s'ébaucher librement.

L'élargissement de la Communauté économique européenne aurait des conséquences désastreuses sur ce qui reste de la flotte battant pavillon français. Ne va-t-on pas, déjà, chercher dans les pays du tiers monde une main-d'œuvre à bon marché ?

Liquidier les statuts, briser les législations sociales et les institutions démocratiques nationales, n'est-ce pas le but poursuivi par les maîtres capitalistes de la CEE ? C'est ce qui se cache derrière la tentative de constitution d'une flotte-sous pavillon français, prétendu « libre ». C'est ce que préconisait le président du comité central des armateurs de France lorsqu'il préconisait d'embarquer des « marins de toutes nationalités », sans aucune garantie sociale et au mépris de toute législation.

En fait, il s'agit de la constitution d'une flotte sous pavillon français complaisant, d'autant plus que la flotte sous pavillon français proprement dit a été réduite à sa plus simple expression : 484 navires au 1^{er} juillet 1978. Il serait difficile de descendre encore plus bas ; il faut donc introduire l'apartheid à bord des navires battant pavillon français pour les rendre concurrentiels et pour que les grands armements fassent encore plus de profits.

Cela est d'autant plus impérieux pour le grand patronat que l'élargissement du Marché commun permettra à la Grèce d'arriver avec 4 000 navires battant pavillon hellénique et avec 867 navires sous d'autres pavillons.

La preuve est faite que les grands armements français, avec l'aide du Gouvernement, veulent être prêts à cet élargissement ; à cet effet, il faut qu'ils soient plus compétitifs, au prix de la vie des marins, d'où l'importance pour eux de liquider le statut des gens de mer français.

C'est pourquoi nous apprécions comme une grande victoire le constat d'accord que viennent d'imposer les marins, au terme d'une grève de plus de vingt jours.

M. Jean Bardol. Très bien !

Mme Jeanine Porte. Ce recul des armateurs est la preuve que la politique de déclin de la France menée par le Gouvernement peut être mise en échec par la lutte des travailleurs. Ainsi, ceux de la « navale », de la sidérurgie, placés aujourd'hui aux avant-postes de la lutte contre les multinationales, viennent de faire la démonstration, monsieur le ministre, que la classe ouvrière ne laissera jamais porter atteinte à ses conquêtes sociales. Pour l'honneur de notre pays, elle ne se mettra jamais à genoux.

Vous avez reculé, et nous vous ferons encore reculer. Les travailleurs de la construction et de la réparation navales s'y emploieront, car c'est la même politique qui préside au démantèlement et à la liquidation de nos chantiers.

Dans la construction navale, vous avez accordé des subventions aux armateurs au titre du développement de la flotte de commerce, qui se sont élevées à près de un milliard de francs pour la réalisation, au 31 décembre 1977, de 82 navires dont 39 seulement ont été commandés en France et 43 à l'étranger.

Pour les cinq dernières années, ces subventions ont atteint plus de 6 900 millions de francs. En fait, les armateurs ont bénéficié

fié d'aides massives pour faire construire leurs navires à l'étranger, tandis que nos chantiers de construction navale sont démantelés ou en voie de liquidation, comme à la Ciotat.

Vous subventionnez ainsi le démantèlement et la liquidation de notre flotte et de nos industries navales. Il y avait en France, en 1959, quatorze grands et moyens chantiers; depuis 1970, il ne reste plus que sept grands et moyens chantiers, dont cinq grands: Atlantique, La Ciotat, Dunkerque, CNIM, Dubigeon-Normandie.

En revanche, les résultats financiers des chantiers et des armateurs montrent que ceux-ci n'ont pas trop souffert de cette situation. Il serait d'ailleurs bon de connaître les bénéfices réalisés par chacun d'entre eux.

Ainsi, à quoi ont contribué les milliards de francs attribués aux armateurs, à la construction et à la réparation navales?

Vous venez de rejeter la proposition du groupe communiste tendant à la création d'une commission d'enquête sur la construction et la réparation navales, sans doute parce que cette commission devait être chargée d'étudier l'utilisation des fonds publics par les grandes sociétés de ce secteur et de déterminer les responsabilités dans le démantèlement des capacités de production et l'usage des pavillons de complaisance.

Vous faites ainsi la démonstration que votre politique vise à détruire l'outil de travail, à procéder à des milliers de licenciements, à avoir une flotte de commerce qui ne correspond pas aux besoins de la France, à faire construire et réparer plus de la moitié de nos navires à l'étranger, à laisser le champ libre aux pavillons de complaisance.

Les recommandations de la CEE n'ont-elles pas envisagé la suppression de 70 000 emplois sur 160 000 au niveau européen et le maintien d'un seul chantier par façade maritime?

En fait, vous appliquez le plan Davignon. Ce même monsieur, qui régla « à l'étrangère » la crise de la sidérurgie, préconise aujourd'hui la réduction de moitié de l'appareil productif naval de la Communauté.

Au sujet de la réparation navale marseillaise, vous venez, monsieur le ministre, de déclarer au Sénat que vos efforts pour parvenir à une solution industrielle convenable sont handicapés par le climat qui règne à Marseille. Vous avez ainsi l'impudence d'accuser les travailleurs et leurs organisations syndicales d'être responsables de la situation, faisant fuir navires et armateurs. Les victimes de votre politique seraient ainsi devenues les coupables!

En vérité, vous portez l'entière responsabilité de la grave situation de nos industries navales, portuaires et maritimes. Avec le patronat, vous avez permis en deux ans le licenciement de 1 500 travailleurs au groupe Terrin, que vous êtes en train de démanteler. Il est pourtant le premier réparateur français et sa renommée internationale a été acquise grâce à la qualité et à la rapidité du travail ainsi qu'à la haute qualification de ses ouvriers et techniciens.

Afin d'aboutir à votre objectif de démantèlement et de liquidation de la réparation navale, vous avez permis le déroutage de vingt navires durant les mois de juillet et août derniers, en invoquant la grève.

Mais, en juillet et en août, les travailleurs faisaient la démonstration qu'il était possible de maintenir l'activité du groupe Terrin, en assurant une moyenne mensuelle de 150 000 heures de travail. De plus, les salariés de deux entreprises du groupe, Sam et Sud-Marine, ont accepté de reprendre le travail, à condition que soient tenus les engagements pris par le patronat sur le maintien des effectifs et du statut social.

Or, si aujourd'hui, dans la réparation navale marseillaise, les travailleurs poursuivent leurs luttes, c'est parce que ni le patronat, ni votre gouvernement n'ont tenu leurs promesses et leurs engagements. Toutes les propositions qui ont été faites, y compris sur le plan marseillais, se traduisent par les licenciements, le démantèlement et l'atteinte au statut social.

Au lieu de négocier, vous traitez par le mépris les travailleurs qui ne réclament que le droit le plus fondamental de l'être humain : la liberté de travailler et d'avoir du travail. Pire, d'après certaines rumeurs persistantes qui circulent aujourd'hui à Marseille, vous vous apprêtez à faire intervenir les CRS dans l'enceinte portuaire, contre les travailleurs de la réparation navale.

Où voulez-vous en venir, monsieur le ministre?

Sachez que les travailleurs et leurs organisations syndicales ne se laisseront pas faire et que vous porterez ainsi la responsabilité de l'aggravation de la situation. L'exemple des marins montre pourtant qu'il est préférable de négocier et que c'est possible.

Je le déclare solennellement, du haut de cette tribune : les travailleurs de la navale n'ont qu'un souci : travailler et défendre nos industries vitales.

Trois ou quatre industries sont susceptibles, avez-vous déclaré, de reprendre le groupe Terrin. Qu'attendez-vous pour engager de véritables négociations avec les organisations syndicales, comme le réclame avec insistance notre groupe? Il est possible de trouver des solutions positives et durables pour maintenir une réparation navale de haut niveau, car le potentiel technique et humain et la capacité productive existent.

Il faut donc que le Gouvernement et les armateurs s'engagent à faire réparer les bateaux en France et, en particulier, à Marseille. C'est ainsi, pensons-nous, que sera préservée la réparation navale, si nécessaire au développement économique de Marseille et de sa région et dont le maintien est conforme à l'intérêt national.

Soucieux de bâtir une véritable politique de l'industrie navale et de la marine marchande qui réponde à la vocation de la France, nous avons fait des propositions concrètes. Elles s'appuient sur un axe déterminant : construire, réparer, transporter français. Elles sont donc d'intérêt national. Mais vous les rejetez parce qu'elles s'inscrivent à contre-courant de votre politique. On le comprend d'ailleurs aisément, puisque votre objectif, conformément aux orientations de la Communauté économique européenne et aux besoins de son élargissement, est une attaque frontale et globale contre toutes les conquêtes sociales de la classe ouvrière française et un nivellement par le bas de toutes les législations sociales chèrement conquises par les travailleurs.

On ne répètera jamais assez combien les décisions que vous prenez à l'étranger sont néfastes pour ces travailleurs, pour notre peuple, pour l'indépendance nationale, et combien est justifiée notre position de refus total, sans équivoque ni hésitation, à cet élargissement.

Parce que les limites nationales sont devenues insupportables à la soif de profit des multinationales, vous déchirez la France, vous la vendez morceau par morceau au plus offrant, et vous préparez son déclin historique.

Mais, comme dans toutes les grandes périodes de la vie de notre peuple en lutte pour l'indépendance nationale, la liberté et la grandeur de la France, les travailleurs et le peuple français vous feront reculer. L'avenir, la grandeur de la France, ne vous appartiennent pas; ils appartiennent aux forces vives de la nation, aux forces de progrès, à notre peuple.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, nous ne voterons pas le budget. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

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

M. Maurice Arreckx. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, à écouter Mme Porte, on n'est pas surpris...

M. Guy Guerneur. ...ni transporté!

M. Maurice Arreckx. ...par sa dialectique.

Mais que les rapporteurs développent des arguments inverses à ce qu'ont décidé les commissions me paraît inacceptable sur le plan de la moralité politique. (Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)

M. Jean-Yves Le Drian. Ce n'est pas vrai!

M. Jean Bardol. C'est ce que vous répétez chaque année!

M. Maurice Arreckx. Si l'on ne partage pas l'avis de la majorité d'une commission, on ne présente pas son rapport. (Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.)

M. Jean Bardol. Pourquoi?

M. Bernard Marie. Quand on n'est pas d'accord, on démissionne!

M. Maurice Arreckx. Chacun peut exprimer dans cette enceinte son opinion : nous sommes en démocratie.

M. Jean-Yves Le Drian. On ne le dirait pas!

M. Maurice Arreckx. En l'occurrence, cependant, il s'agit non pas d'un discours politique mais d'un avis exprimé au nom d'une commission.

Tout à l'heure, monsieur le ministre, vous avez rappelé votre ancienneté comme parlementaire : vingt ans. Moi, qui ne le suis que depuis peu, malgré mes cheveux blancs, j'avoue être scandalisé.

M. Bernard Marie. Bravo!

M. Louis Le Pensec. Vous ne l'êtes pas par le budget !

M. Bernard Marie. Cela vous gêne ?

M. Pierre Guidoni. Ces propos nous amusent.

M. Maurice Arreckx. Que voulez-vous, on peut tout de même garder un peu de fraîcheur !

M. Jean Bardol. Cela ne vous empêchera pas de critiquer le budget ensuite !

M. Maurice Arreckx. Je ne discute pas du tout des positions du parti communiste. Je connais parfaitement son catéchisme, que j'entends réciter depuis vingt-cinq ans.

M. André Duromée, rapporteur pour avis. Nous connaissons également le vôtre !

M. Maurice Arreckx. A vous écouter, monsieur le rapporteur, je m'interrogeais sur le sort de ce pauvre ministre dont vous répétiez à l'envi que le projet de budget était mauvais. Or vous avez conclu en indiquant que la commission avait décidé de le voter.

M. Dominique Dupilet. Pourquoi ne pas le dire puisque c'est vrai !

M. Maurice Arreckx. Je ne sais pas si vous avez vraiment rapporté loyalement les propos tenus en commission, mais permettez-moi, mon cher collègue d'en douter. (Applaudissements sur divers bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.)

M. André Duromée, rapporteur pour avis. Monsieur Arreckx, ne permettez-vous de vous interrompre ?

M. Maurice Arreckx. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis, avec l'autorisation de l'orateur.

M. André Duromée, rapporteur pour avis. Monsieur Arreckx, je ne vous permets pas de mettre en doute mon honnêteté.

J'ai rapporté loyalement devant la commission de la production et des échanges alors que cinq ou six membres de la majorité étaient présents. Or ils n'ont rien rétorqué aux arguments que j'ai avancés.

M. le président de la commission m'a demandé ensuite d'évoquer dans mon exposé oral des positions de la majorité. Mais lesquelles ? Encore aurait-il fallu qu'elles fussent exposées !

M. Jean-Yves Le Drien. Ils n'en ont pas !

M. Jean Bardol. C'est le vide !

M. André Duromée, rapporteur pour avis. L'année dernière, j'avais discuté longuement avec M. Guerneur et j'avais rapporté à cette tribune dans les mêmes conditions. Mais, cette année, personne n'a rien dit. Selon le proverbe : « Qui ne dit mot consent », je me suis cru autorisé à penser que les membres de la majorité étaient d'accord avec moi. Ma surprise a donc été qu'ils aient ensuite voté contre mes conclusions. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)

M. Bernard Marie. Jolie dialectique !

M. Maurice Arreckx. Monsieur le rapporteur pour avis, puisque vous m'avez interpellé...

M. André Duromée, rapporteur pour avis. Parfaitement !

M. Maurice Arreckx. ... permettez-moi de vous répondre.

Je ne mets nullement en doute votre honnêteté personnelle car je vous connais bien. Je ne siège pas au sein de votre commission, puisque j'appartiens à la commission des affaires étrangères, mais je dois avouer que j'ai été étonné d'entendre un rapporteur critiquer un projet pendant les quinze minutes de son intervention et déclarer ensuite que la commission s'était prononcée favorablement.

Je ne sais pas si les commissaires de la majorité n'ont rien dit...

M. Jean-Yves Le Drien. Eh bien ?...

M. Maurice Arreckx. ... et je ne mets pas non plus votre parole en doute, mais votre rapport ne me paraît pas refléter l'avis de la majorité de la commission puisque celle-ci a voté dans un sens opposé à vos conclusions.

M. Dominique Dupilet. La majorité n'a rien dit !

M. Maurice Arreckx. Monsieur le ministre, je tiens à appeler votre attention sur certaines questions propres à l'agglomération toulonnaise — que j'ai l'honneur de représenter — et qui nous inquiètent.

Vous seriez étonné, bien sûr, que je ne parle pas, à mon tour, de la réparation et de la construction navales. La solution n'est pas simple : le problème est mondial. Mais il ne saurait être question de s'en remettre à la fatalité. Aussi voudrais-je vous soumettre quelques suggestions.

Lors de la discussion des crédits du ministère de la défense, une certaine nuit — puisque c'est surtout la nuit que nous travaillons ici ! — on avait regretté, à cette tribune, la diminution incessante du nombre des bâtiments de la marine nationale, alors que les missions qui lui sont confiées ne cessent, elles, d'augmenter.

Vous qui avez été un ministre écouté dans ce domaine et qui connaissez parfaitement les problèmes, ne pensez-vous pas qu'il conviendrait de confier aux chantiers navals de Toulon la construction de navires de ce type aussi bien pour des tâches civiles comme la lutte contre la pollution...

M. Guy Guerneur. Très bien !

M. Maurice Arreckx. ... que pour des tâches militaires de surveillance de nos côtes, missions nouvelles de la marine nationale ? De même, plutôt que de consacrer des sommes considérables à la construction de navires étrangers, ne serait-il pas possible de faire d'une pierre deux coups et d'affecter ces crédits à la construction de bateaux qui serviraient aussi à la défense nationale ?

M. Guy Guerneur. Très juste !

M. Maurice Arreckx. Quant à l'avenir des paquebots de croisière, il m'inquiète également.

Je ne veux ici agresser personne, mais il se trouve que c'est là un sujet que je connais bien. Les paquebots de croisière partent tous de Toulon. A vrai dire, ils sont peu nombreux, trois, et appartiennent à la compagnie Paquet, qui subit un milliard de francs de déficit par an. Il faut tout de même le savoir.

Cette compagnie se heurte, en effet, à une concurrence déloyale de la part des paquebots qui emploient pour le service à bord des équipages du tiers monde.

Je ne dis pas que les syndicats n'ont pas raison de se battre pour que ces emplois soient réservés à des Français.

Avec trois millions de travailleurs étrangers dans notre pays, il y aurait beaucoup à dire.

M. Jean Bardol. C'est du racisme !

M. Maurice Arreckx. Or, les compagnies qui exploitent ces navires concurrents des nôtres n'ont pas les mêmes scrupules que nous. Quelles sont donc, monsieur le ministre, ces compagnies étrangères qui ont adopté une telle politique pour la croisière ? A quels pays ressortissent-elles ? Il serait bon que vous nous apportiez des précisions sur ce point.

Je peux déjà, en tout cas, citer tel grand pays qui organise des croisières en Méditerranée à moitié prix et dont l'équipage est composé d'élèves des écoles hôtelières et de jeunes accomplissant leur service militaire.

Il faut défendre le pavillon français, d'autant que — et je tiens ici à en témoigner — malgré ses prix plus élevés de quelque 20 p. 100, la compagnie que j'ai citée demeure compétitive et continue d'attirer de nombreux clients.

Ce pavillon, monsieur le ministre, il vous appartient d'essayer de le sauver, en plein accord, si possible, avec les syndicats. Il le faut non seulement pour la région que je représente, mais aussi pour la France tout entière.

Lors du débat sur les liaisons aériennes qui s'est déroulé tout à l'heure, je ne suis pas intervenu. Je tiens toutefois à apporter quelques précisions qui méritent réflexion.

Avec ses 400 000 habitants, l'agglomération de Toulon est la septième de France. Pourtant, malgré la proximité de deux grands pôles urbains, avec lesquels nous entretenons, d'ailleurs, d'excellentes relations, elle n'a avec Paris qu'une seule liaison quotidienne, et encore à des heures qui ne sont guère commodes.

Une publicité récente faisait état de dix liaisons aller et retour chaque jour entre Nice et Paris. Nous sommes moins gourmands ; nous en aimerions deux ! Soyez donc notre avocat auprès d'Air-Inter, monsieur le ministre. Nous vous le demandons avec insistance, car depuis longtemps nous réclamons en vain.

Pourtant, la chambre de commerce et d'industrie du Var, le conseil général, la ville de Toulon, la ville d'Ilyères ont fait des efforts méritoires.

Pour en revenir à la marine marchande, je parlerai des liaisons maritimes avec la Corse.

Avant la guerre, la ville de Toulon était un grand départ de ligne pour cette île. Nous ne demandons pas le retour à ce passé, car nous ne voulons porter tort à personne. Mais quand nous constatons que Nice obtient 571 escales pour 805 250 places, contre 143 escales et 188 251 places pour nous, je pense que cette répartition n'est peut-être pas excellente.

Soyez donc notre avocat pour que l'ensemble des gens qui vivent avec difficultés sur la Côte d'Azur, compte tenu, surtout, de la crise que nous traversons, puissent enfin bénéficier de meilleurs liaisons aériennes.

Je rends hommage, monsieur le ministre, à votre courage et à votre sens du dialogue. J'ai été très honoré de votre visite à Toulon où vous étiez venu étudier, précisément, les problèmes que nous rencontrons.

Mais se déplacer ne suffit pas ; encore faut-il parvenir à des solutions. Nous n'avons pas de concurrence excessive avec Marseille et Nice. Ces deux villes ont raison de se défendre et nous leur souhaitons une pleine prospérité. Mais permettez au nouveau député de Toulon, maire depuis plus d'un quart de siècle, d'espérer qu'avec votre dynamisme et votre sens de l'État vous saurez, en temps opportun, régler nos problèmes, qui sont aussi ceux de la France.

C'est pour vous manifester notre confiance que nous voterons votre budget. (Applaudissements sur les bancs de l'Union pour la démocratie française.)

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

M. Dominique Dupilet. Permettez-moi d'abord, monsieur le président, de dire, au nom de mes collègues du littoral du Nord de la France combien la façon dont est organisé ce débat ne donne guère une impression de sérieux. Le temps imparti aux parlementaires pour discuter de l'ensemble des problèmes maritimes est, en effet, vraiment limité.

C'est pourquoi il nous paraît indispensable qu'un débat d'ensemble soit organisé et que la prochaine discussion budgétaire soit notablement allongée afin de permettre aux travailleurs de la mer que nous représentons de se faire entendre normalement.

Comment, en effet, des activités aussi différentes que le commerce, avec les ports de Dunkerque et du Havre, la pêche, avec Boulogne, Dieppe, Gravelines, Etaples et Fécamp, et le trafic trans-Manche, avec Calais, Boulogne et Dieppe, pourraient-elles être examinées dans un délai si court ?

Ce n'est pas sérieux ! En outre, la récente suppression du secrétariat à la marine marchande nous inspire quelques craintes. Son remplacement par une direction au ministère des transports — votre ministère n'en comporte pas moins de huit — nous apporte la démonstration que le Gouvernement n'accorde pas à la marine la place qui devrait normalement lui revenir.

M. Guy Guerneur. Il y a un très bon directeur général !

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

M. Dominique Dupilet. Volontiers.

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

M. le ministre des transports. Vraisemblablement, monsieur le député, vous n'avez pas regardé l'organigramme que je vous ai fait parvenir comme à tous les parlementaires.

M. Dominique Dupilet. J'en ai pris connaissance. J'ai compté huit directions au total.

M. le ministre des transports. Il comporte trois directions générales et un certain nombre de directions qui y sont, pour la plupart, rattachées.

Une de ces trois directions générales est celle de la marine marchande qui détient plus de pouvoirs que l'ancien secrétariat général de la marine marchande puisque les ports, les phares et les balises lui sont dorénavant rattachés.

M. Dominique Dupilet. En enterrant les problèmes de la mer dans la nébuleuse d'un comité interministériel horizontal, le gouvernement français a créé des illusions.

Une consultation préalable des élus aurait donné un meilleur résultat. Comment se fait-il, en effet, que les parlementaires n'aient toujours pas été entendus ?

De surcroît, les négociations de Bruxelles nous font découvrir le faible poids de la France au niveau européen. Nous nous demandons souvent à quoi servent donc nos 3 500 kilomètres de côtes qui devraient nous permettre de jouer un rôle maritime de tout premier plan.

Comment un gouvernement pourra-t-il faire preuve de fermeté, notamment face à l'intransigeance britannique, s'il ne s'est pas doté d'une politique claire en matière maritime ?

Actuellement, l'un des problèmes majeurs est celui posé par les quotas. Toute l'interprofession en souffre considérablement.

Le 31 mars dernier l'arrêté Brossier fixait les quotas avec effet rétroactif à partir du 1^{er} janvier. Jusqu'au 15 février dernier, demeurait l'interdiction d'aller pêcher dans les îles Féroé qui constituaient, pendant le premier trimestre de l'année, un lieu de pêche privilégié habituel. Ainsi, les chalutiers furent envoyés en zone IV sans préoccupation de quotas mais, à cause de cet effet rétroactif, les patrons de pêche se sont trouvés devant un quasi-épuisement de la ressource.

Le lieu noir, la principale espèce pêchée à Boulogne-sur-Mer, représentait en 1977 plus de 30 p. 100 de l'ensemble des prises. Or, pour cette espèce, le quota est fixé à 21 000 tonnes. Au 1^{er} mars dernier, comme les pêcheurs en avaient déjà pris 15 000 tonnes, ils ne pouvaient plus en ramener que 6 000 tonnes jusqu'à la fin de cette année, sans compter le quota des Féringsiens, soit 10 000 tonnes. Ainsi, par navire et par marée, à raison de deux sorties par mois, la prise ne pourra être que de 28 tonnes par voyage, avec un mois d'arrêt. Pourtant, la capacité d'équilibre des charges doit être supérieure à cinquante tonnes.

Quant au hareng, il n'entre plus, pratiquement, en ligne de compte, ce qui provoque le désarroi des petits pêcheurs artisans côtiers dont il représentait la quasi-totalité du revenu. Le Gouvernement n'est toujours pas parvenu à reconduire la dérogation obtenue l'an dernier. Elle portait sur un quota de six cents tonnes, encore insuffisant bien entendu.

En réalité, ce système ne risque-t-il pas de conduire peu à peu à la perte de marchés et de clients et d'imposer le recours à l'importation ?

Ainsi, en 1977, n'y a-t-il pas eu, à Boulogne-sur-Mer, une augmentation des importations de 15,2 p. 100 par rapport à l'année précédente ?

Est-il normal qu'un tonnage important soit expédié à l'étranger sans qu'aucun kilo ne soit déclaré à Boulogne-sur-Mer, sans que le poisson soit vendu à la criée alors qu'il est mis à terre dans le port ?

Est-il normal que certains bateaux reviennent à quai et que les mareyeurs voient l'ensemble des coffres partir vers l'étranger ?

Ne doit-on pas accorder tout naturellement la priorité au marché français ?

Mais les problèmes ne s'arrêtent pas là, car en plus des conséquences de la contrainte qu'imposent les quotas, les ventes de navires continuent. Le port de Boulogne-sur-Mer a connu encore trois ventes cette année. Pour compenser ces ventes continues, il conviendrait de renouveler notre flotte et de la moderniser afin de maintenir sa compétitivité notamment lorsque les stocks de poissons seront reconstitués en mer du Nord.

Il serait important qu'aboutissent les études dont on parle tant sur un bateau expérimental de pêche arrière d'environ 40 mètres et jaugeant approximativement 500 tonneaux. Il semblerait répondre aux exigences actuelles.

Ce type de bateau, plus petit que ceux qui existent, permettrait d'augmenter le volume de la production par unité d'investissement réalisée.

Il pourrait être l'amorce d'un renouvellement de la flotte française de pêche car il pourrait donner lieu à une production en série qui permettrait d'alimenter le plan de charge des chantiers navals français en commandes intéressantes.

Il est indispensable que pour 1980, au plus tard, ce bateau de pêche soit définitivement au point afin que les premières commandes puissent être passées en connaissance de cause.

S'agissant de la recherche sur les espèces nouvelles, la détermination du Gouvernement n'apparaît guère.

Pourtant d'autres espèces existent qu'il serait sûrement utile de faire connaître et apprécier au consommateur. Les structures locales existantes sont d'ailleurs bien adaptées.

D'autres pays n'ont pas hésité à lancer ce type de recherches. Par exemple, les Norvégiens essaient avec le merlan, l'argentine et l'agar.

En outre, il est un domaine où l'on ne semble pas vouloir prendre des mesures adaptées à l'évolution : je pense, dans le

cadre de l'amélioration de l'aide au carburant, à l'utilisation du « gazole-pêche sous douane ». L'incidence sur l'ensemble des produits pétroliers français serait négligeable — moins de un dixième de centime par litre. Cette décision conduirait à fixer le prix à environ 30 centimes le litre.

Monsieur le ministre, au-delà de ces questions techniques, c'est l'appel de toute la population côtière, de tous les travailleurs de la mer, avec lesquels nous sommes quotidiennement en contact, que nous avons à vous transmettre. Nous pensons à l'aspect social du problème de la marine car il est laissé pour compte.

Nous demandons l'organisation d'un véritable débat sur la mer.

Nous aimerions que les discussions portent sur la détermination d'un salaire fixe tenant compte de la qualification du marin, de la nature du travail et de sa durée.

Nous aimerions que les discussions portent sur la mise en place d'une organisation de la solidarité entre les unités artisanales d'un même port — ce qui permettrait d'assurer une partie fixe de salaires aux marins pêcheurs artisans — ainsi que sur le respect du SMIC à 2 400 francs par mois comme base de toute grille de rémunération.

Nous aimerions que les discussions portent sur la mise en place effective de la législation sur les temps de repos en mer et à terre, sur les congés payés avec extension à la pêche artisanale, sur la récupération des heures supplémentaires suivant la loi de juillet 1976 et sur l'application effective de la législation relative aux licenciements.

Nous aimerions aussi, eu égard au récent problème posé par le pourrissement du bois des chalutiers de pêche artisanale, à Etaples notamment, vous rappeler que mon collègue Claude Wilquin et moi-même avons insisté sur la nécessité d'aider non seulement les artisans mais aussi les marins frappés par une mise à terre imprévue et qui ne peuvent pas bénéficier du régime de l'UNEDIC-ASEDDIC.

Il faut, en effet, établir une garantie de ressources, en cas de chômage en créant des caisses de chômage « intempéries locales » fédérées aux niveaux régional et national et procéder à une refonte complète du système de sécurité sociale en étudiant l'intégration dans le régime général.

Nous aimerions que les discussions portent sur le renforcement des contrôles de sécurité par les comités d'hygiène et de sécurité portuaires avec des délégués élus et sur la mise en place d'une convention collective nationale.

Nous aimerions que les discussions portent sur la formation continue. A une époque où chaque région connaît un chômage considérable, où les jeunes sont obligés, par suite de licenciements, dans le meilleur des cas à se reconverter, il importe de favoriser le plus possible la formation continue pour les jeunes pêcheurs. Pourquoi, le premier port de pêche français, disposant d'une école d'apprentissage maritime, Boulogne-sur-Mer, n'est-il pas doté d'un navire-école ? (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

Nous aimerions que les discussions portent sur la formation des marins en deux ans, avec une première année d'enseignement technique général permettant une meilleure réinsertion future.

Nous aimerions que les discussions portent sur la situation des pensionnés, en souhaitant que soit décidée la remontée d'une catégorie jusqu'à la huitième catégorie. Elles devraient concerner aussi le sort des veuves.

Enfin, je terminerai par une observation sur le trafic trans-Manche. La France n'est-elle pas en train d'abandonner au secteur privé britannique son trafic de navires ? Est-il vrai que la SNCF se désintéresse de ce secteur ? Pouvez-vous nous donner l'assurance que d'autres navires seront commandés ? Y en a-t-il seulement en chantier ?

Monsieur le ministre, on se préoccupe fort du troisième millénaire. Or tous les scientifiques s'accordent pour reconnaître que la mer jouera un rôle de premier plan dans la survie de l'humanité. Les ressources alimentaires ou énergétiques sont encore mal connues. En raison de sa situation géographique la France doit se donner les moyens de participer à la recherche et à l'exploitation des océans.

En définissant une politique maritime, monsieur le ministre, vous redonnerez confiance aux gens de mer et vous permettrez à la France de jouer ses chances qui sont très grandes. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

M. Jacques Godfrain. Monsieur le ministre, la sagesse des hommes — ou serait-ce la force des choses ? — a voulu que s'achève à la fin de la semaine dernière, le mouvement de grève qui empêchait les navires français et étrangers d'aller et venir dans les ports de notre pays.

Profitions de la paix retrouvée pour réfléchir dans le calme aux problèmes de fond que pose notre marine marchande, car personne, ici, ne saurait imaginer, et surtout pas vous, qu'ils ont été résolus après le récent conflit qui les a, il est vrai, illustrés, sinon aggravés.

La crise maritime est mondiale et c'est à ce niveau que doit se situer notre réflexion. Contrairement à d'autres activités industrielles, dont de mauvaises langues affirment qu'elles comportent des « canards boiteux », notre marine marchande française n'est pas un outil vériste. Elle n'est pas, non plus, victime d'erreurs de gestion. Cependant la situation présente se distingue radicalement de celle pendant laquelle étaient passées les commandes des navires en service actuellement.

La crise mondiale est survenue, mettant en péril la situation financière de notre marine marchande, incapable de supporter un quelconque relâchement en raison des grands investissements consentis en faveur de la modernisation de la flotte. La surcapacité des moyens de transport maritimes existant dans le monde a provoqué dans tous les pays une baisse considérable des taux de fret si bien que les recettes ne suffisent plus à faire face aux charges financières.

L'impérieux devoir d'équilibre des comptes devient de plus en plus difficile à accomplir pour les armateurs qui risquent d'être contraints, pour respecter leurs engagements financiers, de vendre à bas prix des navires de moins en moins anciens qui iront renforcer les flottes concurrentes de Grèce ou de Hong-Kong. De telles ventes ont déjà eu lieu et elles viennent de conduire à une baisse du tonnage de la flotte française, phénomène encore inconnu jusqu'à présent.

Si telle est la situation de notre marine marchande, comment se présente celle des autres pays maritimes à un moment où l'on peut évaluer la surcapacité de la flotte mondiale à près d'un quart de son tonnage ?

En Grande-Bretagne, les résultats des plus grandes compagnies ont subi une chute sévère.

Au Japon, les principaux armements ne distribueraient pas actuellement de dividende, en raison de l'absence de tout signe d'amélioration de la conjoncture.

La Norvège est particulièrement frappée du fait que, pour la moitié de son tonnage, la flotte est composée de pétroliers.

En Suède, les plus grandes compagnies font état également de déficits importants.

En Allemagne, la grande compagnie Hapag Lloyd va probablement annoncer que la chute de ses résultats en 1978 interdira la distribution de dividendes.

En Italie, la plus grande compagnie privée va probablement tomber entre les mains de ses créanciers. Les armements à capitaux publics ne se portent pas mieux.

Les mauvais résultats concernent aussi la Belgique et les Pays-Bas.

Depuis deux ans, dans tous ces pays, les faillites ne sont plus des cas isolés.

Les compagnies étrangères ont été contraintes de diminuer les capacités de leur flotte.

La Grande-Bretagne a vendu soixante navires depuis le début de cette année.

Au Japon, depuis 1974, Japan Line a restreint de 1 million de tonnes sa flotte de tramping.

En Norvège, depuis le début de 1978, 103 unités ont été vendues, ce qui a fait perdre leur emploi à 2 760 marins.

En Suède, faute de mesures d'aide appropriées, la flotte a diminué de moitié en deux ans.

C'est sur cette voie que risque de s'engager la marine marchande française, si rien n'est fait.

Outre ces ventes, qui affectent la plupart des armements mondiaux, la démolition de navires anciens s'accélère. Le gouvernement japonais accepterait même de la subventionner à concurrence de cinq milliards de yens par an. Qui sait si l'Europe ne devra pas suivre cet exemple ?

Cependant, dans une concurrence internationale effrénée, nos concurrents n'appliquent pas les principes de libéralisme jusqu'au bout. Les Etats agissent derrière les apparences du libéralisme, ils organisent la survie de leurs armements.

Posséder une flotte de commerce, en effet, c'est contribuer au maintien du niveau de l'emploi et à l'équilibre de la balance des paiements, garantir des recettes commerciales pour les ports et leur région et, enfin, préserver la sécurité des approvisionnements, dont dépend l'indépendance nationale.

Les pays que je viens de citer l'ont compris, alors même que certains d'entre eux autorisent depuis de nombreuses années le recours à la main-d'œuvre en provenance du tiers monde ainsi que les transferts de navires sous pavillon économique.

Quelles mesures ont prises ces Etats ?

En Grande-Bretagne est appliqué un moratoire garanti par l'Etat.

Au Japon, le Gouvernement se propose de prendre à son compte la charge des intérêts des nouveaux emprunts et d'accorder des prêts variant de 70 à 90 p. 100 du prix des navires commandés.

En Norvège, fonctionne un « institut de garantie des navires », financé par l'Etat.

En Suède, en Allemagne, en Italie et en Belgique des plans d'aide financière et de moratoires sont soit en cours d'application soit en train d'être mis au point.

En France, que fait-on ?

Nous croyons savoir que le ministère des transports, après une « étude très attentive » du dossier, a transmis celui-ci au ministère de l'économie qui l'a transmis au ministère du budget. Dans le budget qui nous est présenté, nous aurions souhaité trouver des crédits destinés à sauver la situation de l'armement français face à la crise mondiale.

Qu'en est-il ?

Des circonstances exceptionnelles réclament pourtant des mesures exceptionnelles. Il ne faudrait pas que la trêve récemment enlhamée entre les armateurs et les marins fasse oublier au Gouvernement que la survie de notre flotte et des professions maritimes exige une étude des dossiers des charges sociales et financières qui pèsent sur notre marine marchande et dont il faudrait la libérer pour la placer dans les mêmes conditions que ses concurrentes.

Ce n'est pas vous, monsieur le ministre, qui pourriez nier que les charges sociales qui pèsent sur l'armement français sont supérieures à celles que supportent les autres armements puisque, au mois d'avril 1978, votre administration répondait, à la question écrite d'un sénateur, que les charges sociales de la marine étaient quatre fois plus élevées en France qu'en Angleterre.

A titre d'exemple, les charges sociales propres aux équipages français comprennent, outre les cotisations à l'établissement national des invalides de la marine et les allocations familiales, la prise en charge intégrale par l'armateur du coût des quatre premiers mois de maladie : c'est une survivance du temps de Colbert, époque où il fallait en moyenne quatre mois pour rapatrier un marin malade.

Certes, il ne convient pas de décider un retour au protectionnisme. Il faut d'abord prendre des mesures générales destinées à réduire le surcoût social et financier qui pèse sur notre marine.

D'ailleurs, des mesures particulières sont indispensables pour les secteurs les plus atteints : le vrac, le cabotage ou les pétroliers. Il est urgent que le Gouvernement examine résolument leur situation.

Oui, j'ai bien mentionné le secteur pétrolier, ce qui peut surprendre, mais les conditions qui régissent aujourd'hui en Europe sur les marchés peuvent condamner la flotte française si la compétitivité de celle-ci n'est pas assurée.

Au fond, il s'agit d'aider notre marine marchande à passer le cap de la crise mondiale et à sauvegarder son outil de travail en préservant son acquis. C'est ce que font tous les autres grands pays maritimes du monde.

Une telle politique serait d'ailleurs conforme à la volonté exprimée par le Président de la République qui a affirmé que la France devait rester une grande puissance maritime mondiale.

C'est pourquoi je souhaite, monsieur le ministre, connaître les mesures que vous entendez prendre pour sauver la situation de notre flotte qui crée des emplois, procure des devises et enfin — c'est ce qui importe le plus à mon groupe — est une garantie essentielle de notre indépendance nationale. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

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

M. Jean Bardol. Mesdames, messieurs, mon intervention portera sur les pêches maritimes et sur le statut spécial des gens de mer.

Nous assistons à une détérioration rapide et continue de notre industrie des pêches maritimes : elle est illustrée par la baisse du niveau de notre production et par l'accroissement des importations des produits de la mer, par le déficit de la balance de notre commerce extérieur, par l'évolution de notre flotte de pêche et par la réduction du nombre des marins et des travailleurs des industries annexes. Après une très profonde diminution dans les années précédentes, nous assistons à une stagnation de la production et à une nouvelle baisse en ce qui concerne le poisson frais.

Certains ports sont particulièrement touchés. Permettez-moi de citer celui de Boulogne-sur-Mer, dont je suis le député, qui est le premier port de pêche de notre pays. Les apports en poisson, de 122 000 tonnes en 1976, sont tombés à 109 000 tonnes en 1977. Cela signifie moins de marins, moins de travail pour les dockers poissonniers, moins d'emplois dans la marée, la salaison, la conserve.

La diminution du nombre des marins et des travailleurs de l'interprofession est d'ailleurs un phénomène national. C'est ainsi que le nombre des marins embarqués à la pêche est tombé de 26 494 au 1^{er} septembre 1974 à 23 137 au 30 décembre 1977.

Moins de marins parce que moins de bateaux. La situation de notre flotte est très inquiétante. Elle vieillit : le nombre de navires et le tonnage diminuent. Tous les genres de pêches sont touchés. Mais c'est la pêche hauturière qui est la plus gravement atteinte : en deux ans, le nombre des navires est tombé de 397 à 293. C'est une véritable saignée et la plaie est loin de se cicatriser, car il n'y a pratiquement pas de navires de ce type en commande. Cela explique les grandes difficultés rencontrées dans les ports de pêche industrielle, à Boulogne-sur-Mer, à Concarneau, à Lorient, à La Rochelle, et j'en passe.

Quant à la pêche artisanale, monsieur le ministre — et nous aimerions avoir des explications à ce sujet — n'est-il pas aberrant de constater que la France n'a touché que deux millions de francs d'aides communautaires sur un total de deux milliards, l'essentiel allant à l'Irlande et à l'Italie ?

Quant aux aides nationales prévues par le plan de relance, il est très difficile de remplir toutes les conditions pour obtenir le taux maximum de subvention de 25 p. 100. Le niveau d'auto-financement est beaucoup trop élevé : il représente encore environ 20 p. 100 du coût d'un navire.

Par ailleurs, alors que le taux d'intérêt était autrefois de 4,5 p. à 5 p. 100, il est maintenant de 10 à 12 p. 100. Cela tient au fait que la dotation du FDES au crédit maritime mutuel est insuffisante. Parfois même, cette aide est détournée au profit de personnes qui ne sont pas des gens de pêche. Et ce n'est pas l'augmentation de 10 millions de francs prévue par le budget qui règlera le problème. Cette somme couvrira au mieux l'augmentation du coût de la vie. C'est pourquoi nous demandons que la dotation du FDES au crédit maritime mutuel soit doublée, ce qui permettrait d'assainir la situation de plusieurs caisses régionales.

Dans ce contexte, nous pouvons de moins en moins répondre aux besoins des consommateurs de notre pays et nous importons de plus en plus massivement.

En 1977, et alors que le Gouvernement prétend lutter contre le déficit de la balance de notre commerce extérieur — avec 436 000 tonnes et 3 129 millions de francs, les importations ont représenté 61 p. 100 en tonnage et 93 p. 100 en valeur de l'ensemble de notre production. Comme nos exportations, déjà faibles, ont diminué en volume, le déficit de notre balance de commerce extérieur dans ce secteur s'accroît avec la rapidité du Concorde : 242 milliards d'anciens francs contre 183 en 1976, soit une augmentation de 32 p. 100.

En 1978, le solde négatif sera bien plus élevé encore puisqu'il a déjà augmenté de 52 p. 100 pour les cinq premiers mois de l'année par rapport à la même période de 1977.

Quelles sont les causes de cette situation ?

C'est, pour l'essentiel, un manque d'intérêt évident du pouvoir à l'égard des pêches maritimes qu'il considère comme un secteur économique très secondaire, qui ne dépend pas des grands monopoles ou des sociétés multinationales, encore que celles-ci commencent à y mettre leur nez !

Le coût de construction des navires, les charges d'exploitation, en particulier le prix du carburant, deviennent insupportables ou très difficiles à supporter pour les artisans pêcheurs, comme pour les armements industriels.

Vous maintenez l'aide au carburant à un niveau très faible, à savoir 10,5 centimes le litre, et vous n'avez toujours pas accepté de créer un gazole spécial comme le réclament depuis des années les professionnels.

Vous diminuez la dotation accordée au FLOM. Vous me rétorquez, monsieur le ministre, que cela n'est pas grave puisque ce fonds a capitalisé 44 p. 100 de ses ressources en deux ans. Mais c'est justement là que réside le scandale : je n'hésite pas à employer le terme. Comment permettre à une telle institution de capitaliser la moitié de ses ressources ? Pourquoi cette non-utilisation des fonds publics alors que la situation très grave exigeait et exige un accroissement des moyens financiers ?

M. Claude Wilquin. Eh oui !

M. Jean Bardol. La diminution de notre production s'explique également par l'institution des quotas déterminés au niveau de la Communauté européenne.

Nous sommes certes favorables à la protection des fonds et des ressources et à leur renouvellement. Mais nous considérons qu'il est inadmissible que ce soit toujours — passez-moi cette expression un peu vulgaire — nos pêcheurs qui trinquent et que nous acceptions de nous plier aux quotas alors que les autres pays de la CEE n'en ont pas ou ne les respectent pas.

N'est-il pas scandaleux de constater qu'à la mi-novembre — et j'espère, monsieur le ministre que vous nous apporterez une réponse précise et non pas dilatoire sur ce sujet — alors que le hareng va bientôt quitter nos côtes, le quota dit social qui permettrait à nos pêcheurs côtiers de la mer du Nord et de la Manche de pêcher, comme nous le réclamons, 2 000 ou 2 500 tonnes de harengs, n'a pas été encore demandé à la Communauté européenne ?

M. Claude Wilquin. C'est juste !

M. Jean Bardol. Puisque vous ne semblez pas d'accord, monsieur le ministre, il vous appartient de nous préciser à quel moment ce quota a été demandé car nous n'en avons pas encore entendu parler.

En tout cas il n'a pas été accordé par la commission de Bruxelles soit parce qu'il n'a pas été demandé, soit parce qu'elle l'a refusé et, de toute façon, nous avons peu de chances d'obtenir satisfaction.

Ce ne sont pas nos pêcheurs qui détruisent les fonds en pêchant deux mille tonnes de harengs sur nos côtes.

M. Pierre Mauger. Ce sont les chalutiers soviétiques !

M. Jean Bardol. Ce sont les ressortissants de pays de la CEE que vous connaissez bien, tels que le Danemark par exemple, et des pays scandinaves situés un peu plus au nord qui continuent à pêcher des immatures en quantités industrielles pour fabriquer de la farine.

Vous êtes-vous battu à ce sujet ? Donnez-nous-en les preuves. Vous battez-vous contre cette destruction par des pays de la Communauté européenne d'un poisson qui faisait la richesse de nos ports du Nord ?

Sur le plan européen, nous avons toujours considéré que le gouvernement français ne faisait pas preuve de l'énergie nécessaire. Il y a plus de deux ans que l'on nous berne avec la promesse d'un règlement communautaire qui ne voit jamais le jour. C'est toujours demain que l'on rasera gratis. On parle d'une réunion au sommet au mois de décembre et plus sûrement au mois de mars. Mais de tels « sommets », rien n'est jamais sorti.

Dans le même temps, la Grande-Bretagne multiplie les mesures unilatérales quant aux lieux de pêche, aux quotas, aux maillages et j'en passe, la dernière date du mois de juillet ; or c'est seulement le 13 octobre que vous avez protesté, monsieur le ministre : protestation toute platonique, car les mesures sont déjà entrées en vigueur. En contrepartie, avons-nous proposé une seule fois à la Commission de Bruxelles de prendre une mesure de rétorsion dans d'autres secteurs économiques pour éviter que les pêcheurs français ne soient toujours les victimes ?

Solidaires des marins, nous n'accepterons jamais que l'Angleterre ou un autre Etat côtier se réserve une zone privilégiée de cinquante milles.

Neuf Etats européens n'arrivent pas à conclure un accord et voilà que le Président de la République, nombre de partis, d'hommes politiques de droite et même de gauche, se prononcent pour l'entrée de l'Espagne, du Portugal et de la Grèce dans le Marché commun.

M. Louis Le Pensec. Nous, avec des préalables !

M. Jean Bardol. Tiens, vous avez reconnu vos amis, je ne les avais pourtant pas nommés... (Sourires.)

Nous nous opposons catégoriquement à cet élargissement de la Communauté qui porterait un nouveau coup dur à nos pêches maritimes.

Pour s'en rendre compte, il suffit de savoir que la seule Espagne a pêché en 1976 plus d'un million et demi de tonnes, soit environ deux fois et demi le volume de notre production, que le tonnage de sa flottille est égal à la moitié du tonnage total des neuf pays de la Communauté et qu'elle effectue 40 p. 100 de ses prises dans le golfe de Gascogne et dans le Nord-Est atlantique.

D'ailleurs n'est-ce pas la commission de l'agriculture de l'Assemblée européenne qui affirme dans un rapport paru ces jours-ci : « Il est toutefois évident que l'adhésion des trois pays, notamment de l'Espagne, entraînera des négociations difficiles dans le secteur de la pêche et rendra ultérieurement plus difficile l'adoption d'une politique communautaire dans ce secteur. D'autre part, des réductions éventuelles des quotas — ce n'est pas brillant comme perspective ! — et des licences actuelles, dues à un renforcement des mesures de conservation des ressources halieutiques, entraîneront de graves répercussions sociales et économiques dans diverses régions non seulement en ce qui concerne la réduction du nombre des pêcheurs, mais également la crise des différentes industries de transformation connexes » ? C'est très clair !

Je traiterai maintenant de l'irritant problème des pensions, je dis bien irritant car le lourd contentieux qui existe depuis des années n'a pas été réglé, même en partie. Les revendications concernant les retraités et les veuves restent intactes.

Il faut absolument relever le niveau des pensions en rapprochant le plus possible les salaires forfaitaires des salaires réels. Selon des études sérieuses, effectuées notamment par la CGT, il s'avère que le décalage entre les uns et les autres varie de 46 à 52 p. 100, selon les catégories, pour des marins ayant environ vingt ans d'ancienneté.

Nous demandons également avec force que les dispositions du décret du 21 juin 1968, qui instituait un surclassement catégoriel en raison de l'ancienneté, soient appliquées aux pensions concédées avant le 1^{er} octobre 1968 et, sinon, que des mesures compensatoires soient prises en faveur des intéressés.

Cela fait dix ans que les moins âgés — ils ont actuellement soixante-cinq ans — attendent. De votre côté, n'attendez pas qu'ils aient tous disparu ou qu'il n'en reste qu'une poignée pour prendre enfin cette mesure de justice.

Le métier de marin est particulièrement usant ; aussi demandons-nous que toutes les annuités de cotisation soient prises en compte pour le calcul de la pension des marins pêcheurs qui prennent leur retraite entre cinquante et cinquante-cinq ans.

Nous demandons aussi avec insistance que la pension de réversion concédée à la veuve soit fixée, dans un premier temps, à 66 p. 100, puis ensuite à 75 p. 100 de celle du mari. Il faut également supprimer le cumul — nous ne comprenons pas d'ailleurs pourquoi il existe — entre les régimes CRM et CGP. Selon nous, les pensions attribuées par la CGP au titre de la maladie ou de l'accident professionnel doivent comporter les mêmes avantages que celles de la CRM.

Enfin, des dispositions spéciales doivent être prises en faveur des petites catégories.

Monsieur le ministre, parce que votre budget, comme je viens de le démontrer, ne répond absolument pas aux besoins et aux obligations d'une grande nation maritime comme la nôtre, le groupe communiste le repoussera. (Applaudissements sur les bancs des communistes.)

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

M. Aimé Kerguéris. Monsieur le ministre, les temps de parole accordés lors de la discussion budgétaire obligent à faire des choix. Je n'ai ni le temps, ni l'ambition de dresser un tableau complet des problèmes de la marine marchande. Je me limiterai donc à un certain nombre de points, à savoir les problèmes de la flotte de commerce, en particulier dans le domaine de l'emploi ; les difficultés des différents types de pêche et de l'ostréiculture ; le statut des pensionnés de la marine marchande.

Les problèmes que pose notre flotte de commerce sont de deux ordres : la nécessité de maintenir l'indépendance de notre pays dans ses moyens d'approvisionnement et surtout, l'emploi des marins.

La France conduit depuis dix ans une politique de la marine marchande dynamique et efficace qui, dans un contexte d'expansion, a permis d'atteindre des résultats appréciables.

Notre flotte s'est développée, rajeunie, modernisée, en grande partie grâce à diverses formes d'incitations à investir : telles les primes d'équipements et les bonifications d'intérêts.

La crise, l'incontenable et considérable marasme du commerce mondial ont durement frappé cette flotte qui doit maintenant supporter de lourds frais financiers.

Le seul moyen de préserver à long terme l'emploi des marins est d'aider l'armement à franchir le cap difficile des cinq ou six années à venir; ensuite, la situation devrait se normaliser.

Cette aide peut prendre diverses formes; l'une des principales étant l'abaissement du taux de référence des bonifications d'intérêts.

Au mois de juin dernier, les pays de la Communauté économique européenne avaient entrepris de mettre en place un système de protection contre la concurrence déloyale des flottes des pays de l'Est, de la flotte soviétique en particulier, et c'est la France qui a empêché que ces protections soient appliquées.

M. Jean-Yves Le Drian. Ne noyez pas le poisson!

M. Aimé Kergueris. Si nous voulons préserver notre flotte, il est indispensable de prévoir un arsenal de mesures de rétorsion qui ne seront pas nécessairement appliquées mais qui, étant le signe d'une volonté politique de contrôler et de clarifier le jeu de la concurrence, pourront dissuader l'Union soviétique de persévérer dans son attitude.

Les problèmes de la pêche industrielle présentent certaines parentés avec ceux de la flotte de commerce.

Là aussi, nous disposons d'une flotte neuve, récemment renouvelée. Là également, la France a la chance d'avoir des hommes remarquables, des patrons pêcheurs, des marins qui supportent aisément la comparaison avec ceux de tout autre pays.

Cependant, du fait des frais financiers qui pèsent sur elle, de la hausse du prix du carburant depuis 1974 et de la nécessité de limiter les prises afin de permettre la reconstitution des stocks, cette flotte n'est plus rentable.

Le Gouvernement a mis en place un certain nombre de mesures dont certaines, telle l'instauration du groupe de financement de l'armement industriel — GFAI — donnent satisfaction à de nombreux professionnels.

Mais, il reste d'autres points, et d'abord la question de l'instauration d'un gazole pêche à un prix se situant aux environs de 30 centimes le litre. Cette mesure serait la seule qui permettrait actuellement de réduire de manière significative les charges d'exploitation. Même au niveau des instances gouvernementales, nombreux sont ceux qui pensent qu'une telle mesure serait parfaitement légitime pour la pêche industrielle.

Mais — nous dit-on — on ne peut pas l'appliquer, pour une question de principe : elle créerait un précédent. Soit! Que l'on mette alors en place un système d'aides différenciées qui permettrait de ramener le coût du litre de gazole aux environs de 30 centimes.

La réévaluation de 10 p. 100 de l'aide de l'Etat, dont il est fait mention dans la sixième réponse aux observations de la commission des finances, est intéressante, mais insuffisante.

Si le GFAI apporte des satisfactions, il n'en est pas de même du FIOM.

Les règles de fonctionnement de cet organisme sont bien trop rigides, inadaptées aux conditions de fonctionnement de la pêche industrielle, alourdies par des frais de gestion bien trop considérables.

Restent enfin les graves problèmes des quotas, alourdis par les incertitudes qui ont été provoquées par la rencontre de MM. Silkin et Hortel.

Vous savez, monsieur le ministre, à quel point cette question des quotas peut être vitale pour notre pêche et tous les professionnels vous seraient extrêmement reconnaissants si vous vous rendiez vous-même le 22 novembre prochain à Bruxelles afin d'y défendre les intérêts de nos pêcheurs.

A propos de la pêche artisanale, je me bornerai à deux considérations.

D'une part, il serait nécessaire de favoriser son renouvellement; j'ai d'ailleurs déposé un amendement tendant à faciliter le financement de ce renouvellement.

D'autre part, il serait très intéressant de mettre en place une caisse de compensation qui aiderait les pêcheurs obligés de rester parfois plusieurs mois sans sortir en mer, pour cause d'intempéries.

La profession ostréicole entreprend de remarquables efforts pour s'organiser, pour lutter contre les épizooties, pour rationaliser la production et tenter d'assainir le marché. Il est hautement souhaitable que les pouvoirs publics ne ménagent pas leur aide afin d'encourager cette volonté d'organisation.

Mais si les problèmes des marins pêcheurs ou des marins de commerce sont aujourd'hui au premier plan, il ne faut pas pour autant oublier ceux qui, retraités, ne naviguent plus.

Les pensionnés de la marine marchande sont généralement des personnes très calmes. C'est la raison pour laquelle ils sont parfois oubliés. Pourtant, ils rencontrent également des difficultés importantes et, de plus, ils se tiennent parfaitement informés de tout ce qui, de près ou de loin, touche à leur statut.

L'effort pour soutenir le régime social des marins est important, mais certains problèmes préoccupent tout particulièrement les pensionnés.

Se pose d'abord le difficile problème de la non-rétroactivité du décret de 1968 concernant le surclassement catégoriel. Il s'agit là d'une question de principe, et je comprends que le Gouvernement ne veuille pas faire une exception. Cependant, des mesures de compensation pourraient être envisagées au bénéfice des anciens marins qui n'ont pas pu profiter de l'application de ce décret, mesures de compensation dont l'application pourrait être étalée sur plusieurs années pour que soient diminuées leurs incidences budgétaires. Les populations côtières souhaiteraient, en tout cas, qu'une ébauche de solution de ce type puisse être envisagée.

Mais, si ce problème est délicat, il y en a d'autres qui pourraient trouver rapidement des solutions, apporter des apaisements et répondre à l'attente des populations côtières dès cette session, ou au moins avant la fin de la prochaine session de printemps.

C'est ainsi que vos services ont entrepris, depuis plusieurs mois, une révision du code des pensions en ce qui concerne les marins, révision qui aurait pour objet d'apporter de notables améliorations et de supprimer des iniquités criantes. Les textes sont prêts, et les pensionnés de la marine marchande seraient réellement déçus si ce projet de loi relatif à la caisse de retraite des marins n'était pas présenté devant le Parlement avant le mois de juin 1979.

Je vous demande, monsieur le ministre, de tout mettre en œuvre pour que ce délai puisse être respecté.

De la même manière, les pensionnés de la marine marchande attendent depuis fort longtemps des améliorations que le Gouvernement semble prêt à leur accorder. Ils attendent la suppression de l'interdiction des cumuls entre la pension vieillesse de la caisse de retraite des marins et la pension accidents, c'est-à-dire, en l'occurrence, la pension consécutive aux naufrages. Cette suppression améliorerait considérablement la situation des veuves.

M. Guy Guerneur. C'est vrai!

M. Aimé Kergueris. Il existe des projets tendant à améliorer le taux de bonification des retraites en fonction du nombre d'enfants, à apporter des améliorations en ce qui concerne la prise en compte des années pendant lesquelles les enfants ont été à la charge du marin ou de son conjoint, à rétablir les droits des marins qui, engagés dans les forces françaises libres, avaient été embarqués pendant la guerre sur des bateaux marchands ou des bateaux de pêche, et à aligner leurs droits sur ceux des marins qui avaient été embarqués sur des navires de guerre.

Toutes ces améliorations, monsieur le ministre, les pensionnés de la marine marchande les ont très souvent et très calmement, selon leur habitude, demandées. Ils les attendent donc. Ils savent que des textes sont en préparation sur tous ces points, mais ils s'impatientent parfois des retards avec lesquels ils paraissent, et encore quand ils paraissent!

Quand on a soixante-cinq ans, soixante-dix ans ou plus, les années comptent beaucoup et l'on ne peut guère rassurer les gens en leur disant: « Ne vous impatientez pas, cela viendra dans un an ou deux ans! »

J'espère donc que, cette fois, leur attente ne sera pas déçue et que vous ne ménagerez pas vos efforts pour faire en sorte que ces textes soient applicables avant la fin de la session parlementaire du printemps prochain.

Tels sont, monsieur le ministre, les divers points que je voulais aborder à l'occasion de cette discussion budgétaire.

Je demande aux personnes concernées de bien vouloir m'excuser, car j'ai volontairement omis de parler de la construction navale. Le temps me manquait, et d'autres orateurs en ont traité de manière fort pertinente, en particulier notre collègue Arreckx.

Les deux principaux problèmes qui nous préoccupent et sur lesquels j'ai voulu appeler votre attention sont ceux de la flotte de commerce et de la flotte de pêche. Il existe un parallélisme frappant entre les situations de ces deux types d'armement.

Dans les deux cas, le déficit de notre balance commerciale est important, qu'il s'agisse de la balance des frets ou de celle des produits de la pêche.

Dans les deux cas, la France dispose d'une flotte moderne, résultant des efforts qui ont été accomplis par les armements et encouragés par la politique gouvernementale, pour investir au cours des années antérieures à 1974. Mais, dans les deux cas, ces flottes sont frappées de plein fouet par la crise.

Elles doivent faire face à des frais financiers très importants, à une augmentation considérable des charges d'exploitation et, de plus, elles souffriront, pour les quelques années à venir, d'une surcapacité due, pour la flotte de commerce, au marasme économique mondial, et pour la flotte de pêche, à la nécessaire limitation des prises afin de permettre le renouvellement des stocks.

Notre pays possède donc, avec ces deux flottes, un outil moderne et efficace. Notre pays dispose également des hommes capables d'utiliser au mieux cet outil.

Or que risque-t-il de se passer ? Dans quatre ou cinq ans, nous pouvons espérer que les échanges commerciaux seront revenus à un niveau bien supérieur à celui que nous connaissons maintenant, et notre flotte de commerce aura dans ces échanges un rôle considérable à jouer, afin de diminuer autant que possible le déficit de la balance des frets.

De la même manière, dans quatre ou cinq ans, on peut espérer que les stocks de poissons seront reconstitués, et notre flotte de pêche pourra également donner sa pleine mesure. Encore faut-il que, dans quatre ou cinq ans, nous ayons une flotte de commerce et une flotte de pêche dignes de ce nom, et surtout dignes de notre pays.

L'essentiel de la politique gouvernementale au cours de ces quatre ou cinq années à venir devra donc consister à préserver notre potentiel, seul moyen, à terme, de garantir l'emploi des marins, qu'ils s'agisse des marins de pêche ou des marins de commerce.

Face à ces problèmes, monsieur le ministre, vous apparaissez comme un homme neuf, et vous vous présentez avec une équipe neuve. Vous disposez, de ce fait, d'un précieux capital de confiance.

Les marins, monsieur le ministre, les marins pêcheurs en particulier, exercent une profession difficile, pénible, parfois dangereuse. Mais ce qui est très attachant chez eux, c'est l'amour de leur métier, leur grande aspiration à pouvoir continuer de l'exercer dans des conditions acceptables.

Et la présence d'un bon nombre d'entre eux ici, ce soir, à cette heure tardive, est la meilleure preuve que leur avenir est loin de les laisser indifférents.

Les années qui viennent seront, chacun le sait, capitales pour leur emploi, leur rémunération et leurs conditions de vie.

Ce que sera notre flotte de commerce et de pêche dans quatre ou cinq ans, dépend de vous, monsieur le ministre, et de la politique que vous allez mener. (*Applaudissements sur les bancs de l'union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.*)

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

M. Michel Crépeau. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il y aurait beaucoup de choses à dire sur les problèmes de la marine marchande. Mais le temps de parole de cinq minutes dont je dispose ne me le permet guère.

C'est pourquoi je ferai miennes les observations générales qui ont été présentées par les rapporteurs de la commission des finances et de la commission de la production et des échanges, pour limiter mon intervention à un point particulier, mais qui me paraît très actuel, celui de l'avenir de la marine marchande dans la perspective d'un élargissement de la Communauté européenne.

Un très vaste débat s'est déjà instauré dans le pays sur ce problème de l'élargissement de la Communauté. On nous a beaucoup parlé, au demeurant à juste titre, des problèmes qui seraient ainsi posés aux viticulteurs et aux producteurs de fruits et légumes. Mais tout le monde ou presque semble oublier que l'Espagne, le Portugal et la Grèce sont de grandes nations maritimes et que leur entrée dans la Communauté, pour souhaitable qu'elle puisse être sur un plan général, va certainement nous poser des problèmes très difficiles qu'il convient d'examiner et qu'il conviendra surtout de résoudre.

Ces problèmes ne sont pas étrangers au débat budgétaire, car le budget a pour but de préparer l'avenir, en l'occurrence celui de la marine française dans la perspective d'une Europe élargie.

Prenons le cas de la Grèce.

La Grèce est un petit pays, mais je constate que plusieurs des grands armements du monde sont des armements grecs. Qui ne connaît les noms d'Onassis, de Goulandris et de Niarchos ? Et je ne parle pas des navires grecs qui naviguent sous pavillon de complaisance.

Le moment semble donc venu d'aborder concrètement le problème de la suppression de ces pavillons de complaisance. Au niveau national c'est impossible, mais cela ne l'est pas au niveau européen. En effet, le jour où nous interdirons les ports de Rotterdam, de Marseille, du Havre, de Londres et de Gênes aux pavillons de complaisance, ceux-ci n'auront plus qu'à disparaître.

M. Claude Wilquin. Très bien !

M. Michel Crépeau. Par ailleurs, monsieur le ministre, si vous posez comme l'une des conditions à l'entrée de la Grèce dans la Communauté — et il y en a de nombreuses — que les armateurs grecs respectent la règle de l'équivalence des prestations sociales sur les navires, vous éviterez à l'avenir les ennuis que vous connaissez en ce moment, y compris dans le domaine de la navigation de plaisance. C'est ainsi qu'il faut poser le problème.

Pour l'Espagne, la situation est la même.

Les Espagnols sont d'excellents pêcheurs et ils disposent d'une flotte de pêche très importante.

M. Pierre Mauger. Les Espagnols ne respectent aucun règlement !

M. Michel Crépeau. Il est vrai que l'entrée de l'Espagne dans la Communauté permettra peut-être de mieux encadrer les Espagnols, de leur imposer enfin le respect des quotas, le respect des règles relatives au maillage des filets. Peut-être reverrons-nous alors des poissons dans le golfe de Gascogne. Mais le problème se posera alors de savoir qui pêchera ces poissons. Or, compte tenu de l'état actuel de nos ports du littoral atlantique, qu'il s'agisse de Lorient, de La Rochelle, des Sables, d'Arcachon ou de Saint-Jean-de-Luz, je crains fort que ce ne soient les Espagnols. En effet, il n'y aura plus de bateaux de pêche français, car ils auront tous été vendus par les armateurs à l'étranger, et il n'y aura plus de marins pour les armer. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

Il est extrêmement urgent de relancer un programme de construction et d'armement de navires adaptés à la pêche dans les eaux du golfe de Gascogne. Ce ne seront probablement plus de grands navires de pêche industrielle très coûteux et gourmands en mazout. Toutes une politique de reconversion est donc nécessaire, dont je ne trouve malheureusement nulle traduction dans le projet de budget de la marine marchande.

M. Jean-Yves Le Drian. Très bien !

M. Dominique Dupilet. C'est cela la réalité !

M. Michel Crépeau. Enfin, le développement de la marine marchande est lié au développement portuaire. Vous avez rappelé tout à l'heure, monsieur le ministre, que vous êtes non seulement chargé de la marine marchande, mais également des ports, ce qui ne me donne pas entière satisfaction, car j'aurais souhaité que la France définisse une politique de la mer, et crée un ministère de la mer.

Quoi qu'il en soit, si l'Espagne entre dans le Marché commun, il existera deux grands ports sur la façade atlantique : Rotterdam, port de l'Europe du Nord, et Bilbao pôle industriel du Sud. L'ensemble des tonnages frétés par nos ports de la façade atlantique, y compris le grand port du Havre et celui de Dunkerque, représente à peu près la moitié du tonnage frété sur le port de Rotterdam. Il est donc indispensable de poursuivre l'effort entrepris en faveur du Havre et de Dunkerque, mais il est non moins nécessaire de consentir un nouvel effort en faveur, notamment, de Nantes, de la Pallice et du Verdon. Sinon, c'est Bilbao qui drainera le trafic portuaire de l'Europe du Sud.

J'ajoute que l'effort devra porter non seulement sur l'aménagement des ports mais également sur les voies qui les desservent, faute de quoi les réalisations prévues pour 1981 sur l'auto-route A 10 risqueraient de n'avoir aucun résultat, cette auto-route restant un simple couloir permettant de traverser les régions Poitou-Charente et Aquitaine pour le plus grand bénéfice de l'Espagne et de la région parisienne, mais certainement pas de celui des régions de l'Ouest.

Puisque vous êtes aussi ministre des routes, vous devez donc dégager les crédits qui permettront de desservir ces grands ports de la façade atlantique.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je tenais à vous présenter. Il y a des perspectives évidentes pour quiconque est vraiment conscient des nécessités de l'heure, mais je n'ai pas l'impression, au vu de votre projet de budget, que ces nécessités aient été prises en compte par le Gouvernement. C'est pourquoi je voterai contre ce projet de budget. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes.*)

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

M. Marc Plantegenest. Mesdames, messieurs, il m'est apparu indispensable de faire entendre, dans ce débat, la voix de l'outre-mer, et je voudrais surtout, à cette occasion, appeler votre attention sur les problèmes qui découlent des discussions internationales relatives au droit de la mer.

En février 1977, lors d'un voyage effectué en Bretagne, le Président de la République déclarait : « Je souhaite que s'attache à ma présidence l'idée d'une expansion maritime de la France. »

Cette volonté se justifie lorsqu'on considère l'importance de l'espace maritime française que l'on peut évaluer à plus de 11 millions de kilomètres carrés.

Encore faudrait-il que l'on n'en reste pas au simple stade de la déclaration d'intentions, ce qui semble bien être le cas pour l'instant, si l'on s'en réfère à l'analyse faite par l'Agence européenne d'informations, laquelle constate que « l'industrie française, malgré ses efforts, accuse un net retard par rapport à ses concurrents allemands, américains et japonais », mais surtout, que « le budget accordé aux CNEXO pourrait laisser à penser que les pouvoirs publics français n'accordent pas une priorité marquée à l'océan ».

Une fois encore, nous risquons d'être en retard d'une guerre, tout simplement parce que les pouvoirs publics semblent manquer de foi et de détermination en la matière.

Pourtant combien de graves problèmes seraient résolus, par une politique plus volontaire, notamment outre-mer, car il ne faut pas oublier que ce sont les départements et territoires d'outre-mer qui permettent à la France de revendiquer, sur le plan international, une zone économique très importante.

Malheureusement, les rares efforts entrepris, le sont en ordre dispersé, et à aucun moment on n'y associe réellement les départements et territoires d'outre-mer.

Prenons un exemple, celui de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Cet ancien territoire, devenu département en 1976, sera intégré à plus ou moins brève échéance dans la Communauté européenne. Or sa position géographique, à l'intérieur d'une des zones les plus poissonneuses du monde, pose le problème de la délimitation de sa zone économique.

En 1976, le Canada a décidé d'autorité la création de sa propre zone de 200 milles, en y réglementant, bien entendu, l'exploitation des stocks de poissons. Or cette zone recoupe évidemment la nôtre, dans la mesure où nous sommes situés à l'embouchure du fleuve Saint-Laurent.

Cette décision a eu pour nous plusieurs conséquences.

Nous nous trouvons désormais en position de demandeurs vis-à-vis de nos amis Canadiens, alors qu'au début du siècle les accords sur le *French Shore* reconnaissaient aux Français établis sur place les mêmes droits de pêche qu'à leurs voisins aux alentours de Terre-Neuve et de Saint-Pierre-et-Miquelon.

Notre intégration prévisible dans la Communauté européenne fait redouter aux Canadiens et, par voie de conséquence, à nous-mêmes, le retour des flottes européennes dans ce secteur en vertu du principe qui semble de plus en plus admis dans les négociations en cours, selon lequel tous les pêcheurs de la CEE bénéficieront du libre accès aux côtes des pays membres.

Enfin, et toujours à cause du danger que représente la CEE aux yeux des Canadiens, les quotas attribués dans ce secteur ne permettent plus à l'unique industrie de mon archipel de fonctionner normalement.

Nous ne savons toujours pas, à ce sujet, si le quota de 10 000 tonnes envisagé pour 1979 a été obtenu de nos interlocuteurs.

Certes, le Canada reconnaît désormais le principe de l'existence d'une zone économique autour de Saint-Pierre-et-Miquelon, mais il lui reste à se prononcer sur la délimitation de cette zone, et là le pire est à craindre.

Nos voisins ne craignent pas d'affirmer, en effet, qu'ils sont décidés à interrompre toutes les négociations et à dénoncer tous les accords déjà intervenus si Saint-Pierre-et-Miquelon était appelé à devenir partie intégrante de la CEE.

Pour mémoire, je vous rappelle, parmi ces accords, celui de 1972 qui reconnaît aux Saint-Pierrais et Miquelonnais les mêmes droits de pêche qu'à leurs homologues Canadiens dans certains secteurs, sous réserve de ne pas armer plus de dix chalutiers de moins de cinquante mètres.

J'ajoute, pour terminer, que nous ne sommes pas associés à toutes ces négociations, pas même en qualité d'observateur.

Désormais, donc, se pose pour nous le problème de notre survie.

Et puis, comment voulez-vous que la France soit prise au sérieux quand on sait que les Canadiens imposent pour chaque chalutier, y compris les nôtres, la présence à bord d'observateurs chargés de contrôler les prises et l'utilisation du matériel de pêche, et ce, même dans la zone placée sous juridiction franco-canadienne, alors que nous en sommes encore à demander l'affectation d'un bâtiment de la marine nationale, lequel aurait pour mission, lui aussi, de contrôler les activités de pêche dans cette zone, mais également d'y assurer la présence française.

Voilà pourquoi, monsieur le ministre, au début de mon exposé, je parlais de manque de foi et de détermination. Voilà pourquoi je reprochais au Gouvernement de ne pas associer l'outre-mer à la définition d'une politique cohérente en matière d'exploitation des océans.

Cela est fort regrettable, car je suis persuadé que l'avenir économique des départements et des territoires d'outre-mer est étroitement lié à l'exploitation rationnelle des ressources des océans. Outre qu'elle nécessite une volonté d'agir, celle-ci passe avant tout par la reconnaissance de la spécificité de chacun des départements ou des territoires.

Saint-Pierre-et-Miquelon ne serait jamais devenu département si le Gouvernement avait pris conscience que sa seule activité économique ne pouvait se développer qu'en dehors de la CEE. N'étant pas départementalisé, cet archipel pouvait devenir la plate-forme des pêcheries françaises de l'Atlantique du Nord-Ouest.

Je crains fort, monsieur le ministre, que vous ne me répondiez que certains points de mon exposé n'ontrent pas directement dans votre compétence. Cela me conduit à vous demander s'il n'existe pas, dans l'organisation actuelle du Gouvernement, un créneau qu'il conviendrait de combler et je précise bien que votre personne n'est absolument pas en cause. Je veux parler de la création d'un véritable ministère de la mer, seule entité politique et administrative capable, à mon sens, de rassembler tous les efforts susceptibles de promouvoir les activités maritimes de notre pays.

Cela dit, et pour aborder un tout autre sujet, qui a trait essentiellement à votre budget, je voudrais rendre hommage à l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes pour la qualité du travail qu'il fournit dans le domaine de la recherche océanographique.

Vous n'êtes pas sans savoir qu'un laboratoire de cet institut fonctionne à Saint-Pierre depuis de nombreuses années. Nous suivons tous avec intérêt les travaux de ses différents chercheurs qui nous donnent des indications très précises concernant l'évaluation et la localisation des stocks de poissons, mais qui nous permettent également d'envisager la diversification de nos activités, par exemple dans le domaine de l'aquaculture.

Dans la mesure où votre budget prévoit notamment l'inscription de crédits en faveur de cet institut, je suis, monsieur le ministre, disposé à le voter. (*Applaudissements sur les bancs de l'Union pour la démocratie française et du rassemblement pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. Bernard Marie.

M. Bernard Marie. Mesdames, messieurs, le secteur de la pêche subit depuis plusieurs années une crise qui, pour être par certains côtés liée à la crise générale de l'économie française, présente cependant des aspects spécifiques. Certains d'entre eux sont liés au domaine maritime lui-même, c'est-à-dire à l'environnement de la pêche. Les autres relèvent des nouvelles conditions techniques et économiques de la pêche française.

La situation en matière d'environnement de la pêche maritime est caractérisée par les risques d'agression contre le milieu. Ces risques nécessitent des mesures de protection de l'environnement contre les catastrophes écologiques, par exemple celle de *L'Amoco Cadiz*, mais aussi contre les petites pollutions qui, par leurs répétitions, entraînent une disparition de la faune et de la flore.

De cette pollution moins spectaculaire mais aussi dangereuse, certains rapprochent la pêche au filet pélagique. Cette pêche,

notamment lorsqu'elle est pratiquée en « paire de bœufs », donne une amélioration importante du rendement. Le Gouvernement et l'administration des pêches ont encouragé cette nouvelle méthode qui, en même temps, a fait naître la crainte, notamment chez les pêcheurs traditionnels, de destruction des bancs.

Votre administration, monsieur le ministre, a entrepris une étude sur les conséquences de la pêche au filet pélagique. Je vous demande de faire en sorte que ses conclusions paraissent le plus rapidement possible et qu'elles soient très largement diffusées.

Si elles concluent à la nocivité de ce mode de pêche, il importerait que le Gouvernement, qui a incité certains patrons pêcheurs à faire des investissements pour le pratiquer, prenne les mesures nécessaires à leur indemnisation et, en même temps, fasse en sorte que ce mode de pêche soit interdit par toutes les autres nations.

Si, au contraire, les études concluent à la neutralité du filet pélagique sur le milieu, il conviendra qu'une large information auprès de tous les intéressés intervienne pour faire cesser les craintes injustifiées. Mais, en tout état de cause, une réponse urgente me paraît nécessaire.

Une nouvelle politique de la pêche du « frais » devrait en découler. Cela est nécessaire car la pêche française n'est pas actuellement dans une position qui lui permette de faire face globalement et avec succès à la concurrence étrangère.

En effet, la place de la pêche française dans le commerce extérieur se caractérise, comme l'a souligné le rapporteur, par un déficit de plus en plus marqué, en ce qui concerne tant le volume que la valeur. De 1 464 millions de francs en 1975, le déficit était, je le rappelle, de 2 420 millions de francs à la fin du mois de juin. Il sera beaucoup plus important en 1978.

Cet état de choses doit orienter nos réflexions vers deux problèmes qui me paraissent essentiels : celui des causes du retard de notre industrie de la pêche par rapport aux pays étrangers et celui des perspectives d'élargissement de la CEE.

Les causes du retard me paraissent être au nombre de deux. La première est le déséquilibre de notre équipement de pêche et de conservation traditionnel par rapport à celui, surindustrialisé, de certains pays tels que le Japon ou l'URSS. Pratiquant une pêche industrielle au cours de longues campagnes, ils peuvent abaisser leurs coûts de production et vendre plus et à meilleur marché.

Inversement, certains pays tirent de leur faible industrialisation un résultat analogue. C'est le cas, notamment, de l'Espagne, du Portugal et de la Grèce. Car la deuxième cause des difficultés de notre pêche réside dans le fait qu'elle n'est pas compétitive avec celle de pays dont la législation sociale est moins avancée que la nôtre.

Cette seconde cause tient aux bas salaires qui sont versés aux marins de certains pays et aux charges sociales pratiquement inexistantes qui permettent des prix de revient inférieurs aux nôtres. Comme il n'est pas question de revenir sur les avantages acquis dans notre pays, la seule solution est donc celle de l'industrialisation de notre pêche.

Ce développement apparaît d'autant plus urgent — comme l'ont déjà souligné certains orateurs — que se profile l'entrée de l'Espagne, du Portugal et de la Grèce dans le Marché commun, entrée qui va mettre nos pêcheurs en concurrence avec une très importante flottille espagnole qui viendra de plus en plus pêcher sur le plateau continental de Gascogne. La situation sera encore aggravée si les accords de 1970 entre la CEE et l'Espagne ne sont pas rapportés ou si les mesures transitoires qui seront négociées font la part trop belle à nos voisins et amis ibériques.

Compte tenu des différences de structures, de statut social et de régime commercial de ces pays, certains dangers peuvent menacer notre pêche, même si celle-ci n'est pas dépourvue d'atouts face à cette concurrence. N'oublions pas, en effet, que la valeur produite par tonneau de jauge brute de la pêche française est la plus élevée de la CEE.

Il faut à tout prix éviter que les pêcheurs français qui, par leur esprit d'initiative, leur expérience et leur courage, ont atteint le plus haut niveau de productivité, ne voient remise en cause cette productivité grâce à des mesures discriminatoires prises à leur encontre par des pays étrangers.

Il conviendra, en particulier, que lors des négociations, votre département ministériel veille tout particulièrement à ce que la pêche française ne soit pas sacrifiée au profit d'avantages acquis par d'autres corps de métiers comme cela s'est déjà produit à différentes reprises, notamment au détriment des pêcheurs du golfe de Gascogne.

Il faudra, par exemple, à l'égard de l'Espagne, que soit mis un terme au laxisme qui a conduit à autoriser l'instauration dans ce pays de taxes à l'importation du poisson frais français et, en même temps, à lui accorder le bénéfice d'une franchise pour ses exportations destinées aux conserveurs.

Il faudra également veiller à l'unification des coûts de production. Je pense, en particulier, aux charges sociales et au coût du carburant qui, dans certains pays, atteignent seulement le tiers des coûts français.

Il conviendra, enfin, de renforcer la surveillance des zones de pêche après l'extension des eaux communautaires à 200 milles.

A ce prix, la pêche française pourra se révéler largement concurrentielle et, après avoir réduit le déficit de notre balance commerciale en la matière, rendre à notre pays, si riche en côtes, la place qui lui revient de droit dans l'industrie internationale de la pêche. *(Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)*

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

M. Claude Wilquin. Monsieur le ministre, votre projet de budget de la marine marchande reflète, une fois de plus, le peu d'intérêt que le Gouvernement semble accorder aux activités maritimes. Il prévoit un accroissement des dépenses de 8,3 p. 100, soit un taux de progression inférieur à celui de l'inflation.

En 1968, on comptait en France 31 095 marins. En 1978, il n'en reste plus que 23 800, soit 7 295 en moins, ce qui représente une perte de 23,46 p. 100 des effectifs. Le plan de développement de la marine marchande prévoyait la création de 2 200 emplois pour les années 1975-1980. Or, rien que pour l'année 1977, on a observé une perte de 1 000 emplois et les perspectives pour 1979 ne sont guère plus optimistes puisqu'il est prévu une réduction des effectifs de 8 à 12 p. 100.

On comprend mieux, au vu de ces quelques chiffres, les raisons qui poussent les marins français à faire grève pour préserver leur emploi.

Il est vrai que les coûts d'exploitation des navires français sont plus élevés que ceux des navires sous pavillon de complaisance. Mais une meilleure répartition des charges sociales entre les navires qui ne nécessitent que peu de personnel et ceux qui doivent en utiliser en plus grand nombre serait une solution plus digne au problème des coûts sociaux que l'embauche de marins du tiers monde.

Pour la première fois, en effet, on observe dans l'armement français des mesures et des initiatives concertées visant à un recours croissant à une main-d'œuvre étrangère sous-payée et sur-exploitée...

M. Dominique Dupilet. Très bien !

M. Claude Wilquin. ... et aux pavillons de complaisance que certains réclament en osant les baptiser « pavillons français libres ».

Face aux menaces de grève, le Gouvernement a tout d'abord refusé d'intervenir. C'est après quinze jours de grève effective, privant les ports français d'approvisionnement et touchant plus particulièrement certaines régions, que vous avez accepté, monsieur le ministre, de rejoindre la table des négociations. On peut penser que vous vous y seriez refusé si la menace de voir la France privée de pétrole avait été écartée.

Cependant, l'ouverture de ces négociations ne résout pas tous les problèmes. S'il est probable que le groupe chargé d'amender le code du travail parviendra à un accord, il n'en sera vraisemblablement pas de même pour celui qui est chargé d'étudier les problèmes des paquebots, sans que le Gouvernement intervienne sous une forme ou une autre. Je vous mets en garde, monsieur le ministre, contre le peu d'intérêt que vous semblez porter à ce conflit, qui risque fort de reprendre à tout moment.

Il me paraît donc urgent de définir une politique d'ensemble de la marine marchande pour la France, politique appuyée par des mesures financières concrètes. Nous ne demandons pas toutefois que soient subventionnés les paquebots de croisière, d'autant qu'ils l'ont déjà été. Je rappelle que le car-ferry Azur a fait l'objet d'une aide de l'Etat lors de son acquisition, il y a trois ans. On peut donc considérer que le propriétaire de ce navire a déjà reçu une indemnité pour le prétendu surcoût du pavillon français !

M. Dominique Dupilet. Très bien !

M. Claude Wilquin. En revanche, nous pensons que l'armement au cabotage doit bénéficier d'une aide spécifique. En particulier, nous réclamons une « budgétisation » progressive des charges

sociales des petites compagnies de cabotage qui se trouvent scumisées à une vive concurrence dans la Manche, dans l'Atlantique et en Méditerranée.

Enfin, monsieur le ministre, l'étude de votre budget confirme que, pas plus que vos prédécesseurs, vous ne conduisez une politique déterminée. Depuis dix ans, cette politique est jalonnée de désarmements, de ventes de navires. Depuis trois ans, la flotte a perdu un navire par mois — autant de jalons sur la route du déclin maritime. Vous n'êtes pas seul responsable. Vos prédécesseurs également y ont contribué.

Comment, dans ces conditions, peut-on parler de « la vocation maritime de la France ».

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

M. Claude Wilquin. Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

M. le ministre des transports. Je vous écoute avec la même attention que j'ai écouté les orateurs précédents. Mais je relève dans vos propos des affirmations qui sont des contrevérités telles que je suis obligé de vous répondre.

En neuf ans, le tonnage de la flotte française de commerce a doublé. Comment pouvez-vous, dès lors, parler de déclin ? Je ne comprends pas.

M. Claude Wilquin. Et le nombre de marins ?

M. le ministre des transports. Le tonnage de la flotte française a doublé en neuf ans. Est-ce vrai ou non ?

Merci de votre silence ! Il est éloquent.

M. Claude Evin. Vous répondez à nos questions de la même manière, monsieur le ministre !

M. Jean Bardol. Vous séparez cela du contexte mondial et vous le savez ! Il est certain que d'ici à l'an 2000 ce tonnage aura triplé !

M. le ministre des transports. Il a doublé en neuf ans, monsieur Bardol. C'est donc que la politique qui a été menée était bonne.

M. le président. Poursuivez, monsieur Wilquin.

M. Claude Wilquin. Je dirai quelques mots, monsieur le ministre, sur les problèmes de la pêche.

M. le ministre des transports. Vous parliez du problème de la flotte de commerce. C'est trop facile de pratiquer l'amalgame comme vous et vos amis le faites depuis des heures !

M. Claude Wilquin. Monsieur le ministre, je souhaite vous entretenir de problèmes que vous connaissez bien puisque vous êtes venu les étudier sur place dans ma circonscription. Il est vrai que c'était à l'occasion d'une campagne électorale !

M. le ministre des transports. Il n'y a pas de circonscription dont on est propriétaire, monsieur Wilquin.

M. Claude Wilquin. En effet, monsieur le ministre, et la majorité s'en est aperçue dans le Pas-de-Calais. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes.)*

M. Jean Bardol. Malgré votre soutien, monsieur le ministre, le candidat de la majorité est allé au tapis !

M. Claude Wilquin. Vous connaissez les problèmes de la pêche, monsieur le ministre. Plusieurs de mes collègues, en particulier M. Dupilet, vous ont interrogé à ce sujet, notamment par le biais de questions écrites et de questions au Gouvernement.

Je vous poserai, pour ma part, deux questions. Les marins vous les ont déjà soumises lors de votre venue dans le Pas-de-Calais : elles concernent le pourrissement des chalutiers et l'attribution des quotas de harengs, qui a déjà été évoquée aujourd'hui.

L'an dernier, les pêcheurs avaient obtenu un quota de 600 tonnes. Cette année, aucun chiffre n'a été avancé. Quelle position prendrez-vous à Bruxelles ? Sur quels chiffres vous battez-vous ?

M. le ministre des transports. Me permettez-vous de vous interrompre à nouveau, monsieur Wilquin ?

M. Claude Wilquin. Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

M. le ministre des transports. Tout à l'heure, M. Dupilet m'a surpris. Vous me surprenez également, monsieur Wilquin, car vous rendez responsable de la situation actuelle le gouvernement britannique. Il est de fait que celui-ci, d'une façon constante, s'oppose à toute politique cohérente en matière de pêche au sein de la Communauté économique européenne.

Mais que M. Dupilet et vous-même, qui êtes membres du parti socialiste, qui venez de recevoir à Lille les dirigeants britanniques, reprochiez au Gouvernement français d'être seul à ne pas poser de questions, alors que vous-même vous gardez bien d'en poser à vos collègues britanniques lorsque vous les recevez au nom de l'Internationale socialiste, est énorme !

Je voudrais bien savoir quels ont été, sur ce point, le résultat des rencontres que vous avez organisées avec les socialistes britanniques !

M. Jean-Yves Le Drian. Vous avez mal lu les journaux !

M. Claude Wilquin. Monsieur le ministre, les marins attendent les réponses aux questions que je vous pose.

M. Bernard Marle. C'est facile !

M. Claude Wilquin. Attendez-vous que la saison du hareng soit terminée pour leur répondre ?

M. le ministre des transports. Quelles questions avez-vous posées à vos collègues britanniques ?

M. Jean-Yves Le Drian. Et vous ?

M. Claude Wilquin. Nous sommes en France, et c'est vous qui êtes le ministre.

M. le ministre des transports. Mais qui reçoit les Britanniques ? C'est M. Mauroy à Lille !

M. Jean Bardol. Je n'ai pas reçu les Britanniques à Lille, monsieur le ministre, mais je vous ai posé une question. Avez-vous demandé un quota de pêche ?

M. le ministre des transports. Je l'ai fait, il y a deux mois, monsieur Bardol. Je n'ai pas à vous demander d'autorisation pour cela. Je fais mon métier et je n'ai jamais manqué une réunion à Bruxelles, contrairement à vos insinuations !

M. Jean Bardol. Vous n'avez pas obtenu un kilo !

M. le président. Vous n'avez pas la parole, monsieur Bardol. Veuillez poursuivre, monsieur Wilquin.

M. Claude Wilquin. En conclusion, ce projet de budget ne comporte aucune mesure d'orientation. Il s'inscrit dans le droit fil des incohérences des dernières années, qui ont été caractérisées par l'absence de coordination et de planification des programmes d'investissement de l'armement et de construction des chantiers. Un exemple : 55 p. 100 des commandes en valeur des armateurs ont été passées à l'étranger depuis le plan de développement qui a débuté en 1975.

D'autre part, dans le secteur de la construction et de la réparation, aucune mesure financière ne vise soit à la restructuration industrielle, soit à la reconversion des activités les plus menacées.

Ce budget semble donc annoncer un abandon progressif de la flotte des chantiers.

Enfin il compromet gravement l'avenir.

D'une part il ne s'attaque pas au problème de fond, ceux notamment de la concurrence déloyale des pavillons de complaisance et de l'état des navires âgés qui ne répondent pas aux normes de sécurité. En dépit des déclarations officielles devant les instances internationales, aucune tentative sérieuse de dissuasion contre les armateurs de ces navires n'a été engagée à l'échelon national.

D'autre part, il ne soutient pas réellement l'armement public notamment la Compagnie générale maritime, instrument de défense et de promotion du commerce extérieur.

Il ne répond pas davantage aux graves problèmes sociaux, qu'il s'agisse de la défense de l'emploi ou de la revalorisation des pensions et retraites.

Pour conclure, c'est un budget de régression qui ne fait qu'accepter les conséquences d'une restructuration sauvage sans contrôle des crédits publics. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)*

Suspension et reprise de la séance.

M. le président. La séance est suspendue pour quelques instants.

(La séance, suspendue le vendredi 10 novembre, à une heure cinquante, est reprise à deux heures.)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. Mauger.

M. Pierre Mauger. Monsieur le ministre, j'appellerai votre attention simplement sur trois points : la pêche artisanale, la situation de la Société nationale de sauvetage en mer et la construction des aérogliers.

En ce qui concerne la pêche artisanale, deux postes de dépenses pèsent lourdement sur l'exploitation des navires : les charges sociales et le carburant.

Les charges sociales atteignent un niveau qu'il n'est plus possible de dépasser. Les artisans se retrouvent dans la même situation que les petits et moyens entrepreneurs, avec toutefois cette différence que si l'artisan ou le petit industriel peuvent inclure les charges sociales dans leurs prix de vente, il n'en est pas de même pour le marin pêcheur qui apporte son poisson à la criée et qui n'est pas maître des prix. De plus, la concurrence des prix s'exerce dans toutes les professions puisque les frontières françaises sont largement ouvertes à l'importation en provenance des pays communautaires ou des pays tiers.

Quant au gas-oil, il coûte toujours plus cher. Certes, l'Etat verse bien une aide au carburant, mais celle-ci n'augmente pas toujours autant que le mazout. Nous sommes donc loin d'un système qui ramènerait le prix du gas-oil, pour la pêche, à 0,30 franc le litre, comme cela serait nécessaire.

En ce qui concerne les marchés, la pêche est très vulnérable. Il est vrai que le FICOM — fonds d'intervention et d'organisation des marchés — dans la mesure de ses moyens, aide la pêche à s'organiser.

Mais la maîtrise des marchés supposerait des moyens financiers beaucoup plus importants, sous forme de subventions et non de prêts remboursables, comme cela se pratique aujourd'hui. Je vous citerai un seul exemple.

Cette année, les marins pêcheurs vendéens ont dû arrêter la pêche au germon le 21 septembre 1978 faute d'acheteurs. Pourtant, un accord de prix avait été passé avec les conserveurs sur la base de 10,25 francs le kilogramme. Pour mettre en place une organisation du marché, les pêcheurs s'imposèrent une taxe de 1,50 franc par kilogramme, ce qui ramenait le prix brut du poisson à 9 francs le kilogramme, duquel il faut retrancher les taxes portuaires et professionnelles. Or, après le 15 août, les Espagnols proposaient du germon à 8 francs le kilogramme rendu usiné en France !

Quant au renouvellement de la flotte de pêche, les dépenses étant toujours plus élevées, les prix du poisson fluctuants et l'investissement considérable, personne, pratiquement, ne construit plus de bateaux, malgré les aides que les armateurs peuvent obtenir. A ce sujet, il faut reconnaître que les jeunes ne sont guère encouragés, l'autofinancement qu'on leur demande étant trop élevé. D'ailleurs, depuis quelques années, l'Etat a pris la mauvaise habitude de n'aider que les organismes collectifs au détriment du pêcheur individuel. Il se décharge, en outre, de plus en plus sur la région ou le département pour augmenter l'aide à la construction navale, politique qui comporte un grave danger de discrimination. En effet, les aides accordées par les régions sont très diverses. Elles dépendent de leurs possibilités financières ou de leurs motivations. Il s'ensuit que, pour un même bateau, pratiquant la même pêche, l'aide au financement peut aller du simple au double.

Pour ce qui est de la Communauté économique européenne, on peut dire que c'est la bouteille à l'encre. Depuis deux ans, elle n'a pas réussi à définir une politique des pêches. Mais cela ne l'empêche pas de signer des accords avec les pays tiers. C'est ainsi que le 25 septembre à Bruxelles — donc avec votre accord, monsieur le ministre — on a doublé le nombre de licences attribuées aux chalutiers espagnols, celles-ci passant de 121 à 240 et de 57 à 99 pour le golfe de Gascogne.

M. Bernard Merie. Très bien !

M. Pierre Mauger. Quand on sait que les Espagnols pêchent cinq fois plus de merlu que les Français dans le golfe, on comprend tout de suite l'incidence que cette décision peut avoir sur l'avenir de la pêche au chalut dans l'océan Atlantique.

En outre, le prix de référence européen du germon est dérisoire comparé au prix français. Pourquoi ne pas le calculer sur la production française, puisque la France est le seul pays pêcheur en Europe ? Or, il s'en est fallu de peu pour que cet été on ne rejette du germon à la mer. Si malheureusement cela s'était produit, les pêcheurs auraient été indemnisés sur la base d'environ quatre francs le kilo. Pourquoi aussi accorde-t-on généralement des dérogations aux règles d'origine du thon, cassant ainsi le marché au détriment des marins pêcheurs de la Communauté ? Une telle situation devient inacceptable. Je puis citer l'exemple de 1 600 tonnes de thon prétendument pêchées au large de l'île Maurice, alors qu'en réalité — et tout le monde le savait — elles l'avaient été au Japon.

Pour en terminer avec la pêche du germon, il faut signaler que les pêcheurs arment à leurs frais, à chaque campagne, un bateau d'assistance. Cette opération leur revient à environ 2 500 000 francs ; la subvention de l'Etat n'est que de 10 p. 100, ce qui est bien faible, vous en conviendrez ! Il serait donc souhaitable que, sur ce point, vous envisagiez d'améliorer votre intervention.

Quant à la formation professionnelle, on a l'impression que la marine marchande chipote les crédits aux écoles d'apprentissage maritimes qui sont officiellement chargées de la formation des futurs marins, laissant à des écoles privées qui elles-mêmes vivent de la charité publique, le soin d'assurer cet enseignement qui pourtant est indispensable si l'on veut avoir des patrons pêcheurs qualifiés. Il conviendrait que l'administration de la marine marchande prenne ses responsabilités.

En conclusion, pour bien préciser la situation de la pêche artisanale, je citerai quelques chiffres.

En 1970, les importations de produits de la mer représentaient 76 p. 100 de la valeur de la production nationale ; en 1977, ce pourcentage approchait 120 p. 100.

Jusqu'à quel point, monsieur le ministre, le Gouvernement a-t-il l'intention de laisser se dégrader cette situation qui est à l'origine du drame de la pêche française ? C'est pourquoi il convient que, sans attendre, vous preniez des dispositions énergiques afin de réanimer la pêche française.

En ce qui concerne la Société nationale de sauvetage en mer, c'est un nouveau cri d'alarme que je lance vers vous.

Je vous ai d'ailleurs écrit à ce sujet. Je ne fais donc que reprendre les arguments que j'avais portés à votre connaissance mais qui n'ont encore reçu aucune réponse de votre part.

Dans votre projet de budget, je constate, en effet, que la subvention d'équipement est la même qu'en 1978, soit 5 300 000 francs. Quant à la subvention de fonctionnement, elle a été un peu actualisée, puisque vous prévoyez 2 117 000 francs pour 1979, desquels il ne faut pas, toutefois, oublier de déduire les 400 000 francs d'indemnités que la Société nationale de sauvetage en mer doit verser aux examinateurs des permis de conduire les bateaux, mission qui, entre nous, ne lui incombe qu'indirectement.

Ainsi, alors que l'inflation sévit, comme vous le savez, au rythme de 10 p. 100 par an, on maintient ou on majore à peine le montant des crédits. Comment voulez-vous que, dans ces conditions, la société nationale de sauvetage en mer puisse remplir la mission qui lui est confiée par l'Etat, notamment celle de sécurité quand on sait que le nombre des plaisanciers a augmenté de cent mille en quatre ans ?

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

M. Pierre Mauger. Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

M. le ministre des transports. Les difficultés de la Société nationale de sauvetage en mer ont été évoquées par plusieurs orateurs. Vous venez de les souligner une nouvelle fois.

Il m'apparaît possible d'ajouter 500 000 francs aux crédits prévus pour 1979, ce qui majore considérablement leur taux de progression.

M. Bernard Merie. Très bien !

M. Pierre Mauger. Je vous en remercie, monsieur le ministre. Cette heureuse nouvelle me permettra d'abrégier mon propos puisque j'allais précisément vous réclamer ces 500 000 francs (Sourires) pour aider à boucler l'exercice en cours qui est déficitaire.

M. Claude Evin. La comédie était bien jouée !

M. Pierre Mauger. Vous allez donc au-devant de mes désirs. Il n'en serait pas moins nécessaire que la subvention d'équipement soit légèrement majorée et qu'elle passe de 5,3 à 6 millions de francs.

Il conviendrait enfin de décharger la Société de sauvetage en mer du paiement des vacations des examinateurs des candidats au permis de conduire les bateaux.

Telles sont, monsieur le ministre, les réflexions que je voulais vous soumettre à l'occasion de ce budget sur les deux premiers points de mon intervention.

Je souhaite que vous m'ayez entendu, car si le Gouvernement continuait à faire la sourde oreille, refusant de comprendre la gravité de la situation actuelle sur les deux plans que je viens de signaler à son attention et se contentant de répondre vaguement aux demandes qui lui sont adressées, il porterait de lourdes responsabilités quant à l'avenir des pêches maritimes françaises et de la Société nationale de sauvetage en mer.

S'agissant des aéroglisseurs, la France a mis au point un appareil, le N 500, capable de transporter sur mer 400 passagers à grande vitesse. La SNCF a acquis un exemplaire qu'elle a mis en service cet été pour la traversée de la Manche. Une société anglaise, *Hoverlloyd limited*, se propose d'en commander deux exemplaires pour 360 millions de francs à condition toutefois que les droits réclamés par le port de Calais soient considérablement réduits. Cette demande n'est pas exorbitante dans la mesure où l'aéroglisseur n'utilise pas les aménagements portuaires de la même façon que les navires ordinaires. Les chantiers navals de la région des pays de Loire, qui seraient chargés de construire les deux appareils, sont vraiment intéressés par cette commande qui consoliderait leur plan de charge. Je vous demande donc, monsieur le ministre, d'intervenir pour que des conditions particulières de droits de stationnement dans le port de Calais soient accordées à ces deux engins. Nos chantiers navals régionaux pourraient ainsi entamer un marché qui porterait ultérieurement sur dix appareils supplémentaires. En cas de refus, *Hoverlloyd limited* quitterait Calais, ne pouvant supporter de telles charges. Nous perdriions alors sur tous les tableaux. Je ne pense pas que ce soit ce que vous souhaitez.

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

M. Claude Evin. « Jusqu'à présent les crédits accordés à la construction navale n'ont pas été contrôlés. Au lieu d'assumer son métier d'exportateur, une chambre syndicale fiction envoie des « troisièmes rôles » négocier la vente de navires à la Pologne. »

Quelle accusation à propos de l'utilisation des fonds publics !

Quelle accusation à propos de l'attitude irresponsable des patrons de l'industrie de la construction navale !

Et pourtant, mes chers collègues, ces paroles ne sont pas celles d'un député de l'opposition.

Non, vous les avez reconnues, monsieur le ministre !

Ce sont les vôtres, reproduites dans un journal du matin voilà quelques jours.

M. Louis Le Penec. Très bien !

M. Claude Evin. Quelle accusation !

Enfin, quel courage, serions-nous tentés de dire, si le courage se mesurait plus aux paroles qu'aux actes !

Un crédit de 1 355 000 000 francs figure dans le projet de budget de la marine marchande au titre de l'aide à la construction navale. Or, le ministre responsable de ce budget reconnaît que cette subvention aux entreprises est accordée sans contrôle ni contrepartie.

Situation nouvelle ? Situation inexplicable ? Certes non ! Pour nous socialistes, cette situation n'est pas nouvelle. Elle s'exécute très bien dans le cadre du système qui régit ce secteur et nous l'avons maintes fois dénoncée à cette tribune !

C'est pourquoi aussi nous avons déposé une proposition de résolution tendant à la création d'une commission de contrôle parlementaire sur l'utilisation des fonds publics alloués au secteur de la construction et de la réparation navales.

Nous sommes donc satisfaits de vous entendre reconnaître aujourd'hui que le contrôle n'existe pas. Mais, monsieur le ministre, irez-vous vraiment jusqu'au bout en reconnaissant que cette proposition des socialistes est justifiée, puisque je crois savoir que la commission des lois, examinant cette proposition, a préféré vous entendre avant de donner ses conclusions ?

Cette aide à la construction a pris aujourd'hui un caractère de plus en plus massif.

Il est à noter qu'elle ne profite qu'aux grands chantiers et naturellement aux groupes financiers actionnaires comme Parisbas, Suez, Schneider, Rivaud, Intra Bank.

Ces groupes, avec un apport minimum en capital, tirent un profit important sans le moindre risque.

Ces groupes, bien plus que pour des opérations de modernisation industrielle qu'ils sont censés effectuer, utilisent ces aides de l'Etat pour des opérations essentiellement financières et de redéploiement sur des secteurs rentables.

J'ai particulièrement remarqué, monsieur le ministre, l'intervention que vous avez faite mardi au Sénat. Vous y avez vous-même indiqué que les bénéfices réalisés par les chantiers navals français sont importants et que l'endettement de ces chantiers est faible.

Nous affirmons, en effet, en ce qui nous concerne, que les chantiers navals ont aujourd'hui beaucoup d'argent et nous demandons que les comptes de ces chantiers soient mis à nu. Nous demandons de connaître leurs possibilités financières.

Il est en effet nécessaire d'obliger les chantiers à développer une politique d'auto-financement. Il faut les obliger à suivre l'exemple des Chantiers de Dunkerque et des Chantiers de l'Atlantique qui viennent de commencer la construction de deux porte-conteneurs bananiers.

C'est ici qu'intervient à nouveau le courage, monsieur le ministre. Car, au-delà du discours que vous pouvez tenir dans ce domaine, de telles contraintes à imposer aux industriels de la construction navale sont en contradiction avec le libéralisme économique prôné par M. Raymond Barre et M. le Président de la République.

Etes-vous en mesure, monsieur le ministre, de nous indiquer ici les dispositions concrètes que vous comptez prendre afin que les deniers publics ne soient pas dilapidés et que les patrons de la construction navale assument toutes leurs responsabilités dans la situation que nous connaissons aujourd'hui ?

Après ces appréciations relatives à la somme plus spécifique qui, dans ce projet de budget, concerne l'aide à la construction navale, je voudrais, monsieur le ministre, et compte tenu du peu de temps qui m'est imparti, profiter de ce débat pour vous poser quelques questions très précises qui sont seules de nature à indiquer clairement au pays la volonté du Gouvernement et la réalité de l'avenir des différents chantiers de construction et de réparation.

Vous avez annoncé au Sénat que le Gouvernement a accepté d'attribuer aux chantiers une aide de 350 millions de francs, soit 32 p. 100 du prix de revient de quatre navires polonais.

Une telle déclaration du Gouvernement ne constitue absolument pas l'annonce effective d'une commande.

En l'état actuel des informations dont nous disposons, en l'état actuel des informations dont vous disposez, ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, que, comme ce fut le cas il y a quelques mois avec les Allfiss, cette commande sera, en fait, une commande fantôme ?

Vous avez, d'autre part, laissé entendre que le chantier Dubigeon à Nantes verrait la commande d'un car-ferry pour la Corse confirmée avant le 14 novembre.

Vous devez savoir, monsieur le ministre, que ce bateau, même si la commande est réellement confirmée dans quatre jours, ne résout pas les problèmes d'emploi dans ce chantier. En effet, même avec cette commande, ce sont au moins 350 ouvriers de ce chantier qui seront inoccupés en 1979.

La continuité territoriale avec la Corse est un problème qu'il est nécessaire de résoudre. Or les deux autres car-ferrys annoncés pour 1983 et 1985, avec le « Cynos » qui va être lancé mardi, couvriront juste le remplacement des trois car-ferrys qui existent aujourd'hui. Or le trafic avec la Corse augmente de 10 p. 100 par an et le chantier Dubigeon est justement spécialisé dans la construction de car-ferrys.

Que comptez-vous faire, monsieur le ministre, afin d'assurer de manière correcte ce besoin minimum d'un quatrième car-ferry ?

Lundi prochain, les travailleurs de l'entreprise Terrin à Marseille ne seront plus payés. Leur licenciement devient effectif. Or, sur les treize sociétés que comprend le groupe Terrin, deux ont été reprises momentanément par l'AMREP. Deux autres sociétés doivent également être reprises, l'une par la Compagnie marseillaise de réparation et l'autre par la société Gardelle.

Je souhaite, monsieur le ministre, que vous m'indiquiez quelles sont les sociétés du groupe qui seront ainsi reprises, ainsi que celles pour lesquelles, aujourd'hui, il n'y a aucune solution.

Je tiens à rappeler ici que mon ami Gaston Defferre a tout mis en œuvre pour que soient sauvegardés le potentiel industriel et l'unité du groupe Terrin en matière de réparation navale.

Les besoins des armateurs, dans ce domaine, sont réels en Méditerranée. Marseille doit disposer d'une unité complète de réparation.

Il est, d'autre part, évident qu'au-delà du maintien de cette industrie, l'emploi du personnel doit être assuré. Je souhaite là encore que vous m'indiquiez ce que vous comptez faire à ce sujet.

Je voudrais, pour conclure, insister sur la situation des chantiers de La Ciotat. Sur les 6 700 salariés que comprend aujourd'hui cette entreprise, nous savons déjà que 1 300 licenciements vont être effectués fin novembre.

Nous savons aussi que des menaces de liquidation complète planent sur ce chantier et que déjà la liste du deuxième train de licenciements se prépare.

Le groupe Intra Bank, après avoir réalisé des super-profits, veut se débarrasser de cette entreprise et semble décidé à aller jusqu'au bout de ce processus.

Le Gouvernement ne peut se désintéresser de cette situation ! Il nous semble, quant à nous, qu'en ce qui concerne cette entreprise, l'Etat doit envisager le rachat de la majorité de son capital.

Qu'on m'entende bien, monsieur le ministre. Il ne saurait être question de satisfaire ainsi ce que peut-être recherche justement le groupe Intra Bank.

Un rachat au plus bas prix, en tenant compte de l'aide du Gouvernement que cette entreprise a déjà perçue depuis de nombreuses années, serait à envisager. Il serait également possible de convertir les aides actuelles en prise de capital.

Cette restructuration, possible dans notre esprit à condition qu'elle se fasse sous le contrôle des travailleurs, permettrait à l'Etat de prendre en main de manière réelle la réorganisation industrielle du secteur de la construction et les modalités de restructuration envisagées avec le chantier de Dunkerque du groupe Empain. Cela permettrait de planifier les commandes et de contrôler réellement l'aide par l'intérieur.

Voilà, monsieur le ministre, un certain nombre de questions précises sur l'avenir immédiat de la construction navale dans notre pays.

J'ose espérer que vous y apporterez des réponses tout aussi précises à l'occasion de ce débat. *(Applaudissements sur les bancs des socialistes.)*

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

M. Louis Le Pensec. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, rarement budget de la marine marchande aura résonné comme un rendez-vous pris avec le destin par les pêches maritimes françaises, et notamment par les pêches maritimes bretonnes.

Lorient a déjà franchi un cap fatidique et la présence, ce jour, de dizaines de marins lorientais l'atteste. Concarneau est en passe d'en franchir un autre avec quarante-sept chalutiers en 1978, contre quatre-vingt-deux en 1974. Chacun s'accorde à penser qu'ils ne seront bientôt plus que quarante-cinq. Ce n'est plus qu'une question de jours.

Alors, au moment où l'on prend des mesures contraignantes pour le renouvellement de nos ressources en poisson, nous devons tout faire et le Gouvernement doit tout faire également pour garder les outils et pour garder les hommes.

Très proche est en effet le jour où il n'y aura plus suffisamment de bateaux. Tout nous pousse dans la voie du nécessaire maintien des outils : les atouts des pêches françaises — puisque nous pouvons considérer que nous avons la flotte de pêche la mieux adaptée pour les eaux communautaires — la compétence unanimement reconnue de nos marins et le fait, faut-il le souligner, que les pêches françaises ne travaillent que pour la consommation humaine. Je n'y ajoute pas l'argument, qui est un peu éculé, mais qui demeure valable, de l'équilibre de la balance du commerce extérieur des produits de la mer.

Il n'apparaît pas que votre ministère ait pris la réelle mesure de ces atouts. En tout cas, nous n'en trouvons pas la traduction dans ce budget.

A ces considérations, j'ajouterai néanmoins un argument que je considère comme décisif : l'aménagement du territoire. Il y a cinq ans que nous disons que la politique des pêches doit être pensée en termes d'aménagement du territoire. Nous n'avons pas été entendus. Peut-être, l'arrivée place de Fontenoy d'un ancien délégué à l'aménagement du territoire changera-t-elle quelque chose. Mon doute ne sera dissipé que si, ce soir, des réponses précises sont apportées à quelques questions qui nous apparaissent très lancinantes.

Mon collègue, M. Le Drian, en formulera tout à l'heure un certain nombre. Pour ma part, je voudrais poser ici — et pour la dernière fois — la question relative à l'octroi des primes de développement régional en cas de reprise des bateaux pour rétablir les emplois supprimés.

Il y a quatre ans, je posais la question à M. Poniatowski, ministre de l'aménagement du territoire. Ce fut un refus catégorique. Le 27 juillet, je la posais au secrétariat de la marine marchande, puisque c'était son appellation à l'époque, à l'occasion d'une audience que j'avais demandée avec des professionnels de la pêche de Concarneau et avec les élus. Nous avions considéré cette question comme une priorité, et une réponse rapide nous avait été promise. Depuis, on ne cesse de nous dire : il y a le blocage des finances, il y a la DATAR.

C'est un langage que nous ne voulons plus entendre car nous ne voulons plus être à la merci d'administrations dont les projets de réforme ne servent que d'alibi à leur immobilisme.

M. Pierre Guidoni et M. Claude Wilquin. Très bien !

M. Louis Le Pensec. Faudra-t-il en arriver, comme ce fut le cas en 1975, après les démarches polices, après les télégrammes et après les réunions de travail, à répandre de nouveau du poisson dans les rues de Paris ou dans les bureaux de votre ministère ?

La question ne se pose pas seulement pour Concarneau ; elle vaut aussi pour Lorient, La Rochelle, Boulogne. Il y a des bateaux, il y a des armateurs prêts à les acquérir, mais, hélas ! la mécanique n'est pas au point.

Je voudrais que l'on m'explique en quoi le mécanisme des primes de développement régional n'est pas applicable au niveau de la pêche. Après tout, le bateau est un établissement industriel, les unités de pêche sont des entreprises de transformation et, tout compte fait, l'emploi à la pêche est relativement stable puisqu'il est relié et lié à un port.

Alors, monsieur le ministre, autant nous comprenons que sur certains aspects communautaires vous n'avez pas toujours pleinement les mains libres, autant sur un problème intérieur nous pensons que vous avez le pouvoir de décision. Vous ne l'avez pas exercé à ce jour ; nous attendons une réponse ce soir, mais nous sommes en droit de nous demander s'il n'est pas déjà trop tard. Il y va du maintien des outils de la pêche industrielle.

Mais l'on attend aussi de vous la réponse à la question de la relance de l'investissement à la pêche industrielle. Vous avez fait un geste pour la pêche artisanale. Pourquoi ne pas en faire un autre pour la pêche industrielle ?

Nous savons que certaines collectivités locales sont ouvertes à une certaine participation pour autant que l'Etat lui-même revise son taux de participation. Certaines demandes, actuellement en instance, pourraient être confirmées si ce taux passait à 25 p. 100.

A Concarneau, par exemple, où il n'y a eu aucune construction et où il n'existe aucun projet, les armements ne se lanceront pas dans des projets d'investissement tant que vous n'aurez pas apporté la réponse à cette question.

En ce qui concerne les problèmes communautaires de la pêche, on se souvient de l'accord informel qui a été signé par les Huit à Berlin et de la très vive réaction qu'il a suscitée chez les professionnels. Dès qu'ils en ont eu connaissance, ceux-ci se sont précipités vers les responsables de la marine marchande pour bien en souligner tous les dangers.

De très lourdes menaces pèseraient sur nos pêches si cet accord entraînait en application. Il comporte en effet une discrimination de fait à l'égard de certaines flottes de la Communauté, discrimination aussi grave que celle que comportait la prétention anglaise des cinquante milles.

Accepter le contenu de l'accord de Berlin et notamment les dispositions relatives au temps de route et à la proximité géographique des fonds aurait pour conséquence d'exclure nos bateaux de certaines zones : ce serait proprement suicidaire.

Au cours de l'audience que vous avez accordée aux professionnels et aux membres du groupe de la mer, vous nous avez indiqué que vous entendiez veiller au respect du traité de Rome. Il va sans dire que vous avez eu connaissance des entretiens Schmidt - Callaghan et des entretiens Silkin - Hortal.

En ces jours où la politique communautaire va peut-être se déterminer au plus haut niveau, la représentation nationale est en droit d'attendre du ministre des pêches l'assurance que les intérêts vitaux des pêches françaises seront défendus à Bruxelles, au-delà du strict respect du traité d'adhésion.

A nos yeux, les réponses aux deux questions que j'ai posées engagent irrévocablement l'avenir des pêches maritimes françaises. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

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

M. Pierre Guidoni. Monsieur le ministre, il aurait été difficilement compréhensible que les problèmes de la côte méditerranéenne, du golfe de Lion, et plus précisément du littoral du Languedoc-Roussillon, soient absents de ce débat.

Il s'agit, pour une bonne part, de problèmes spécifiques, certes liés aux grandes questions qui ont déjà été évoquées à cette tribune, mais qui exigent une intervention urgente, audacieuse et résolue dont malheureusement nous ne voyons toujours pas apparaître les premiers signes.

J'ai trouvé très significatif que dans l'esquisse de l'ébauche d'un éventuel plan de dix ans pour cette réalité fluctuante que l'on appelle maintenant le grand Sud-Ouest — puisque faute de maîtriser l'histoire on redéfinit la géographie — ne soient pas évoqués les problèmes du littoral, des ports et de la pêche.

En ce qui concerne la pêche, un choix courageux a été fait par la plupart des pêcheurs du littoral qui ont cherché à moderniser leur outil de travail et à se regrouper au sein de nombreuses coopératives, afin de survivre dans des conditions qui sont d'ailleurs souvent difficiles.

Or, pour ces pêcheurs, se pose le problème, déjà évoqué à plusieurs reprises, de la surveillance des côtes. Il ne s'agit pas d'opposer de manière abstraite — ce qui serait suicidaire pour tous — la pêche artisanale et la pêche industrielle, mais de faire impérativement respecter des limites fixées par la loi pour l'activité de l'une et de l'autre.

Les moyens et les méthodes de surveillance actuels sont en effet tragiquement insuffisants. Les conséquences sont très graves pour la conservation des fonds et pour la préservation de la faune et de la flore dont on connaît la fragilité et qui ne supporteront pas très longtemps encore l'exploitation intensive et illégale qui est le fait d'une minorité de patrons de chalutiers.

Il y a là, me semble-t-il, un problème qu'il faut étudier avec la plus grande attention.

J'aborderai maintenant la question des étangs. Ceux-ci constituent une richesse historique, mais aussi une grande richesse potentielle du littoral du Languedoc-Roussillon.

Il y a quelques années, on a fait un choix : le tourisme, qui fait vivre notre région deux mois par an ; et les retombées sont difficiles à chiffrer. Mais, le reste de l'année, il est nécessaire de trouver, sur ce littoral, des ressources économiques permanentes et créatrices de nombreux emplois. On ne les trouvera pas dans une contradiction entre le tourisme et la pêche, en sacrifiant la pêche, artisanale notamment, aux nécessités du nautisme de plaisance. On ne les trouvera pas non plus en sacrifiant purement et simplement la richesse naturelle irremplaçable que constitue aujourd'hui la chaîne de nos étangs côtiers.

La protection contre la pollution, dont ni les départements, ni les communes, ni même les établissements publics régionaux ne peuvent assumer le coût, est une nécessité absolue et urgente. Tous les spécialistes savent que, si un drame analogue à ceux qui se sont produits sur les côtes bretonnes survenait dans le golfe du Lion, l'ensemble de la chaîne des étangs, qui n'ont aucune protection naturelle, serait dégradé pour de nombreuses années.

Un effort sur ce plan doit donc être entrepris. Les études sont faites, et chacun connaît les dispositions à mettre en œuvre. Ce sont les crédits qui manquent. Il serait bon de les prévoir très vite.

Il est également nécessaire de penser, dès aujourd'hui, d'abord à la sauvegarde — là comme ailleurs la pollution est menaçante — et ensuite à la reconstitution des ressources naturelles.

J'en arrive ainsi à un autre point qui retient actuellement toute notre attention : la nécessité de consentir un effort considérable en matière d'aquaculture et de conchyliculture dans cette

région. Certes, on a déjà improvisé, avec quelques aides publiques, mais essentiellement avec des fonds des collectivités locales, des départements et avec un soutien de la région. Mais il importe qu'à ce niveau l'Etat prenne ses responsabilités. La bonne volonté et l'imagination — y compris à un très haut niveau scientifique — ne manquent pas. Les efforts entrepris sont certains. Reste à faire passer tout cela de l'échelon artisanal à l'échelon industriel. Alors un engagement précis de l'Etat est nécessaire au niveau du budget.

Enfin, tout cela n'aurait pas de sens si un effort très sérieux n'était pas entrepris en matière d'équipements portuaires.

Je ne reviendrai pas sur le problème de port de Sète. Le PAPIR relatif au développement et à l'aménagement de ce port, qui devrait lui permettre d'être à la hauteur des responsabilités qui lui incombent actuellement, a le plus grand mal à se réaliser et n'a pas toujours bénéficié du soutien de la puissance publique.

Quant à Port-Vendres, les problèmes qui se posent sont connus : ils ont souvent été évoqués à cette tribune.

J'insisterai plus particulièrement sur le cas de Port-la-Nouvelle qui, compte tenu des infrastructures ferroviaire, routière et autoroutière qui sont mises en place, représente un débouché très important pour l'ensemble de la région Midi-Pyrénées, autant que pour le Languedoc-Roussillon.

Or la modernisation du port de La Nouvelle, son adaptation aux nouvelles conditions du trafic maritime pour qu'il soit vraiment en mesure de répondre aux besoins, exigeraient un effort considérable d'équipement et des engagements précis qui, pour l'instant, n'ont pas été pris. Est-il besoin de préciser qu'ils sont attendus avec beaucoup d'impatience par tous ceux qui souhaitent voir notre côte du Languedoc-Roussillon conserver sa vocation portuaire, sa vocation en matière de pêche et d'accueil pour la marine marchande ?

J'en arrive à ma conclusion.

Vous comprendrez, monsieur le ministre, qu'un élu de notre région — et qui plus est, un élu socialiste — soit particulièrement attentif aux problèmes que va poser dans tous les domaines, et singulièrement dans celui que nous évoquons ce soir, l'élargissement éventuel du Marché commun à trois nouveaux pays, notamment à l'Espagne.

Sur les plans de la pêche, des nouvelles techniques d'aquaculture, de conchyliculture, de l'élevage des poissons, de l'écloserie, sur le plan aussi de l'équipement portuaire, l'Espagne est fort loin d'être ce pays sous-développé qu'on nous avait parfois décrit.

Elle est, dans ce domaine, largement en avance sur nos régions, pour ne pas parler de l'ensemble des côtes françaises.

C'est pourquoi je vous demande, monsieur le ministre, de prendre extrêmement au sérieux l'ensemble des conditions, des préalables qui ont été définis par le parti socialiste comme devant précéder tout débat et tout vote sur l'élargissement éventuel du Marché commun.

Nous souhaitons — nous l'avons toujours dit — que l'entrée éventuelle de ces trois pays dans la Communauté soit, pour l'ensemble de l'Europe, un jour de fête et non un jour de deuil. Mais nous avons toujours affirmé aussi que, si nos préalables n'étaient pas respectés — et nous n'avons pas dit autre chose à Lille — il n'y aurait pas d'élargissement car les socialistes voteraient contre. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

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

M. Jean-Yves Le Drian. Monsieur le ministre, je suis le dernier orateur inscrit. Vous allez bientôt nous répondre, et j'imagine que la précision de vos réponses sera à la hauteur de la détermination des questions que vous avez posées à M. Wilquin.

Nous sommes ici un certain nombre à ne pas nous faire trop d'illusions car il y a bien longtemps que nous cherchons dans les budgets successifs une réelle politique de la pêche.

Au demeurant, je tiens à vous signaler que, dans les tribunes, se trouvent soixante-dix marins lorientais qui sont venus ici pour défendre leur port, leur outil de travail, leur flotte industrielle. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

Ils attendent de vous autre chose que les vagues déclarations que vous avez faites lorsque vous avez reçu les professionnels et le groupe de la mer de l'Assemblée nationale. Ils attendent de vous, ce soir, des engagements précis.

M. Guy Guermeur. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Le Drian ?

M. Jean-Yves Le Drian. Volontiers.

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

M. Guy Guerneur. Vous le savez, monsieur Le Drian, j'ai eu l'honneur de conduire une délégation du groupe de la mer et une délégation des marins pêcheurs auprès de M. le ministre des transports. Je n'aimerais donc pas que l'on donne de fausses informations sur l'objet de cette visite et sur ce qui en est résulté.

Nous ne nous sommes pas rendus chez M. le ministre pour négocier ou pour obtenir je ne sais quels engagements. Nous avons rendu visite à un ministre récemment nommé pour lui présenter, avec son accord, les problèmes de la profession, à charge pour lui de les étudier et de nous donner un nouveau rendez-vous pour que nous puissions étudier en commun, après quelques mois de réflexion, les solutions qui pourraient être dégagées.

Nous n'attendons pas de promesses ; on ne nous en a pas fait ; pour la clarté du débat, il fallait que cela fût dit.

M. Jean-Yves Le Drian. Fort bien, monsieur Guerneur, mais, jusqu'à preuve du contraire, le budget de la marine marchande est l'instrument d'une politique. Nous sommes donc en droit, ce soir, d'attendre du ministre des informations et des explications.

Cela dit, monsieur Guerneur, je suis un jeune parlementaire, mais j'ai lu les interventions que vous avez faites l'an dernier. J'ai pu constater que vous reportiez alors vos espoirs sur cette année. Or, en lisant votre amendement, j'observe qu'aujourd'hui vous êtes prêt à les reporter jusqu'en 1980. Je m'y perds ! mais je sais que vous avez une grande patience. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

Monsieur le ministre, je veux maintenant vous rappeler que, le 7 juin dernier, j'avais appelé l'attention de M. le ministre de l'industrie, qui vous représentait, sur les conséquences que ne manquerait pas d'avoir sur l'avenir du port de Lorient la vente à l'étranger de deux chalutiers extrêmement modernes.

Ces ventes, qui venaient d'être annoncées, n'ont pas semblé profondément ému le Gouvernement puisque le ministre de l'industrie me répondait qu'elles ne lui paraissaient pas mettre en péril l'avenir de ce port. Or, aujourd'hui, vous le savez, un troisième chalutier s'apprête à quitter Lorient. Ce sera le sixième depuis un an. Et tout nous laisse à penser que ce n'est pas fini !

Ces ventes sont absolument intolérables. Elles représentent un désinvestissement concernant un outil remarquable. Vous savez que la flotte industrielle des « plus de cinquante-cinq mètres » de Lorient est parmi les plus performantes. Nous ne comprenons pas comment le Gouvernement peut ainsi laisser faire. Mais il ne s'agit pas seulement d'un désinvestissement ; c'est un coup de plus porté à l'emploi dans notre région. Ces chalutiers pouvaient être considérés comme des outils d'une très grande valeur technique pour l'avenir. Ils avaient fait de l'armement lorientais le plus avancé des armements européens, et nous souhaiterions, monsieur le ministre, que vous nous affirmiez ce soir que, l'année prochaine, aucun des vingt-neuf chalutiers de pêche industrielle qui restent actuellement à Lorient ne quittera ce port. Et alors vous nous annoncerez certainement les mesures que vous entendez prendre pour atteindre cet objectif.

M. Pierre-Alexandre Bourson. Qui vend ces chalutiers ? Ce n'est pas le Gouvernement !

M. Jean-Yves Le Drian. Je veux bien que nous engagions un débat sur ce point, monsieur Bourson ! Ce serait très intéressant.

M. le président. Poursuivez votre propos, monsieur Le Drian.

M. Jean-Yves Le Drian. Face à cette crise, qui risque, à court terme, de remettre en cause l'existence d'un port, les moyens d'existence d'une population importante et aussi la capacité du pays à s'approvisionner lui-même en produits de la mer, nous sommes en plein désarroi en raison de l'absence de politique du Gouvernement.

Evidemment, cette crise ne touche pas seulement le port que j'ai l'honneur de représenter dans cette assemblée ; elle touche l'ensemble de l'armement industriel de ce pays, et vous persistez, semble-t-il — mais peut-être allez-vous nous réconforter — dans votre refus de considérer qu'il s'agit bien d'un déséquilibre structurel du compte d'exploitation des chalutiers de pêche industrielle : les armateurs règlent le problème comme ils le peuvent, en vendant ; les marins en font les frais car ils rejoignent les rangs des chômeurs après une expérience professionnelle considérable et, alors qu'ils pouvaient s'attendre à une retraite assez heureuse, ils n'ont même plus leur droit traditionnel à une

retraite avancée puisque, depuis un certain temps, cet acquis est supprimé. Ils le revendiquent toujours, mais vous ne leur donnez pas satisfaction.

Cette situation s'explique très bien, et il est étonnant que vous ne vous en soyez pas rendu compte plus tôt. Ou alors, si vous en êtes conscient, pourquoi ce silence ? Vous savez très bien que l'accroissement très rapide des charges d'investissement et des charges d'exploitation depuis 1974 ne peut pas permettre aujourd'hui de dégager les ressources nécessaires pour assurer les échéances d'emprunt, et celles-ci sont très lourdes, au moins pour l'armement lorientais, puisque la flotte est neuve.

Vous savez très bien, monsieur le ministre, que, dans le type de production spécifique qu'est la pêche, l'augmentation des charges ne peut pas se répercuter dans la mesure où les cours dépendent de l'offre et de la demande et dans la mesure où les quantités sont fixées par les décrets de juillet 1978 limitant les quotas en matière de pêche industrielle ; un certain nombre de nos collègues sont intervenus déjà sur ce point.

Vous savez aussi que la crise du marché, déclenchée à la fin de l'année 1974 à la suite du retournement du marché américain, a entraîné des effets en chaîne qui ont, en particulier, révélé le caractère international du marché des espèces produites, entre autres, par le port de Lorient. Cette crise du marché commence à se résorber, et une politique à la fois lucide et hardie, celle que devrait avoir un pays qui a 3 000 kilomètres de côtes, permettrait de faire de la France l'un des principaux producteurs européens en matière de pêche destinée à la consommation humaine.

En effet, on peut s'attendre à ce que le système des quotas, s'il est correctement appliqué, permette dans un temps assez court la reconstitution des stocks. Or on sait que de nombreux Etats membres de la Communauté pêchent beaucoup en vue de la fabrication d'éléments destinés à l'alimentation du bétail.

Il faut donc sauver la flottille industrielle pour pouvoir ensuite jouer un rôle qui peut être considérable.

Pour cela, monsieur le ministre, il vous faudrait une politique. Il semble que vous n'en ayez pas. De temps en temps vous raccommodez. Ainsi, vous annoncez le 7 février dernier que le Groupe de financement de l'armement industriel, le GFAI, proposerait les mesures d'assainissement appropriées avec des engagements précis de la part des armateurs. Il paraît que les dossiers n'ont pas encore été traités. J'ai été surpris d'entendre un de nos collègues affirmer que le GFAI fonctionnait bien. Peut-être précisez-vous les choses tout à l'heure ?

Si les dossiers du GFAI n'ont pas été étudiés, on imagine aisément que les solutions risquent de s'enliser.

Vous n'ignorez pas, monsieur le ministre, que le prix du carburant risque d'augmenter à la fin de l'année, alourdissant encore les charges. Mais cela ne semble pas vous émouvoir. Les bateaux se vendent, et vous assistez, immobile, à ce spectacle, comme si la France était un pays continental.

A vrai dire, j'ai le sentiment que votre politique de la pêche, comme celle de votre majorité, se résume à trois points.

A Bruxelles, vous vous servez de la pêche comme monnaie d'échange.

A Paris, vous dites régulièrement que le Gouvernement aura une grande politique de la pêche, et l'on entend de temps en temps parler de ce grand ministère de la mer, véritable serpent de mer qui ressurgit à chaque période électorale.

A l'Assemblée nationale, nous assistons à des numéros extrêmement émouvants et pleins de passion d'un certain nombre de députés de la majorité, passion qui est tellement forte qu'elle est muette au moment des votes.

Si vous ne prenez pas des engagements ce soir, monsieur le ministre, le sabordage risque de continuer.

Je vous poserai, pour terminer mon propos, une série de questions.

Première question : dans l'immédiat, que comptez-vous faire du FIOM ? Cette instance avait initialement pour mission l'assistance économique aux entreprises de pêche, mais il semble qu'elle n'assure pas son rôle. Comment expliquer qu'en pleine crise de la pêche, ce fonds continue à capitaliser et que, cette année, sa dotation budgétaire ait diminué. Combien reste-t-il d'argent au FIOM et à quoi va-t-il servir ?

Deuxième question : vous savez que l'aide au gazole est actuellement insuffisante et que les professionnels demandent son augmentation. Quand déciderez-vous le relèvement nécessaire de cette aide et sur quels crédits sera-t-il financé ?

Troisième question : vous avez annoncé avec force et à maintes reprises que le GFAI sauverait la situation en 1978, qu'il prendrait à sa charge une part des intérêts concernant les navires

construits. Pouvez-vous nous dire aujourd'hui quelles mesures vous comptez prendre pour mettre en œuvre vos déclarations ? Et vous savez très bien qu'il faut aller plus loin ; il ne s'agit là que de mesures conjoncturelles. Il faut s'attaquer au structurel, c'est-à-dire à la période qui s'étale sur les cinq années à venir, pour garder une flotte qui sera alors un outil précieux. De nombreuses études ont été faites. Dans le port que je représente, chacun s'y est mis : les dossiers sont prêts ; il faut les discuter et avancer des solutions.

Pouvez-vous nous proposer, ce soir, un calendrier de travail ? Nous vous avons demandé des entretiens. Nous savons très bien que de telles questions ne se règlent pas localement, mais au niveau de votre ministère. Prenez-vous, monsieur le ministre, l'engagement d'accepter une négociation générale sur l'avenir du port de Lorient et des autres ports de pêche industrielle, négociation générale qui permettra de définir des orientations très précises pour résoudre la crise structurelle dans laquelle nous nous trouvons actuellement ?

Ce sont là des questions très simples, très précises. Il est facile d'y répondre. (Applaudissements sur les bancs des socialistes.)

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

M. le ministre des transports. Mesdames, messieurs les députés, de fort nombreuses questions m'ont été posées. Je tenterai de répondre à la plupart d'entre elles. Mais la lecture du compte rendu de ce débat me permettra de répondre par écrit à celles que je n'aurai pas pu évoquer ce soir.

Je me propose en effet de consacrer une bonne heure aux sujets qui ont été traités et, si je dépassais la limite que je me suis fixée, je craindrais d'abuser de votre bonne volonté.

Au début de ce débat sur la marine marchande, j'ai écouté les rapporteurs et j'ai été quelque peu surpris.

En effet, l'un et l'autre ont présenté les conclusions positives de leur commission tout en expliquant que le budget en discussion était le plus mauvais qu'on pût trouver. M. Duronié a donné tout à l'heure à ce propos une explication curieuse. Pour avoir été rapporteur pendant dix-neuf ans, je sais quel est le rôle d'un rapporteur et je connais les problèmes qui peuvent se poser à lui. En tout cas, l'ouverture de ce débat a été, pour le moins, paradoxale.

M. Denvers connaît admirablement les procédures budgétaires et je ne voudrais pas lui faire l'injure de lui rappeler que le budget comprend une loi de finances et des lois de finances rectificatives. Or, dans l'un des domaines qu'il a le plus longuement étudié, avec beaucoup de sérieux d'ailleurs, celui de la construction navale, le complément apporté par les lois de finances rectificatives est essentiel. Je dois dire que jamais l'effort du pays n'a été aussi important dans ce secteur ; il faut reconnaître toutefois que, jamais, la crise n'a été aussi difficile.

Les questions évoquées ont porté sur des sujets variés tels que les étangs du golfe du Lion, la construction navale, l'armement, la situation de la pêche et de la conchyliculture. Des députés de la majorité et de l'opposition ont évoqué le problème de l'élargissement du Marché commun en souhaitant obtenir un certain nombre de précisions de la part du responsable du ministère des transports.

Le budget offrant l'occasion de traiter tous les problèmes, je commencerai par examiner la question de l'élargissement du Marché commun. Vous connaissez, les uns et les autres, les intentions du Gouvernement français sur ce sujet qui doit être abordé avec une extrême prudence. La place qu'occupent les trois pays, candidats à l'entrée dans le Marché commun, dans l'économie européenne nous conduit à prendre des précautions, ce qui suppose la discussion de préalables.

Chaque formation politique a peut-être une vue particulière de ces préalables. Dans cette affaire, la position du Gouvernement doit être déterminée, mais il convient d'agir avec circonspection, sans chercher à gagner des voix, le problème devant être bien posé pour éviter que l'Europe ne soit un échec.

Le projet de budget qui fait l'objet de notre débat peut être présenté en quelques chiffres. Il dépasse trois milliards de francs, chiffre qu'aucun intervenant n'a cité. Il affirme d'abord la volonté du Gouvernement d'accroître substantiellement les moyens de la marine marchande dans le domaine des polices maritimes, afin d'assurer au mieux la sécurité des personnes et des biens dans l'espace maritime ainsi que la protection de nos ressources. Les dotations inscrites à ce titre font plus que tripler par rapport à 1978 puisque les autorisations de programme atteindront 101 millions de francs et les crédits de paiement 85 millions de francs. Ces crédits permettront notamment de

financer l'installation des centres de surveillance de Jobourg et du Nord-Finistère, dont la mise en service interviendra dès 1980, et qui s'ajouteront au centre de Gris-Nez.

Par ailleurs, trois nouveaux centres de sécurité, chargés du contrôle des conditions de navigabilité et de sécurité, seront mis en place. L'acquisition de petits navires de surveillance sera prévue et les moyens de surveillance et de sauvetage seront à la fois modernisés et renforcés.

En ce qui concerne les personnels, le projet de budget prévoit la création de 87 emplois pour l'armement des CROSS, des centres de surveillance, des centres de sécurité et des moyens nautiques de surveillance. Notre action budgétaire est également complétée par une action dans le domaine de la réglementation nationale et internationale. Les sanctions prévues à l'encontre des bâtiments qui ne respecteraient pas les règles de navigation ou qui provoqueraient des pollutions seront lourdes. Dès le début de la semaine prochaine, le Sénat examinera les textes que le Gouvernement a déposés sur son bureau.

Sur le plan international, le Gouvernement poursuivra ses efforts en vue de l'adoption d'une réglementation beaucoup plus contraignante, particulièrement à l'égard des pavillons de complaisance et de la mise au point de mesures de sécurité réellement efficaces.

Il est lassant, mais c'est la règle de la démocratie, de s'entendre reprocher sans cesse une certaine tolérance vis-à-vis des pavillons de complaisance, alors que la France, comparée aux pays de l'Europe occidentale et orientale, est le pays le plus exigeant en matière de contrôle des normes.

Pas un seul pays n'est aussi exigeant vis-à-vis des bateaux qui rentrent dans ses ports. Je défie qui que ce soit de citer un pays dans lequel la réglementation en vigueur soit plus stricte que chez nous.

Je souhaite, comme certains d'entre vous, que d'autres pays appliquent les mêmes règles. Mais le reproche qui est adressé à la France au sujet des pavillons de complaisance est excessif. En effet, elle exerce des contrôles vigilants dans ses ports sur les navires qui ne respectent pas les normes en vigueur. J'aimerais qu'un certain nombre d'orateurs dont les amitiés politiques sont connues, fassent partager leurs convictions dans ce domaine aux élus de pays voisins.

Le Gouvernement français est déterminé à lutter contre les pavillons de complaisance. Il ne manque pas d'ailleurs de faire connaître sa position lors de chaque réunion internationale. Hélas, notre isolement est beaucoup plus grand qu'on ne le croit.

Le budget permet également de traiter certains problèmes qui concernent les gens de mer. Nombre de questions m'ont été posées au sujet de l'établissement national des invalides de la marine et de l'apprentissage maritime.

J'indique au rapporteur de la commission des finances que l'Etat, en 1979, accordera une subvention de 1331 millions de francs à l'ENIM. Il est également prévu d'améliorer la situation des marins retraités. A cet effet, j'ai confié au conseiller d'Etat M. Dufour le soin de présider la commission chargée d'examiner l'évolution entre les salaires forfaitaires qui servent de base au calcul des pensions et les salaires réels afin de rechercher des solutions équitables en faveur des marins retraités ou des veuves de marins. Je connaissais fort mal ce problème il y a sept mois, mais j'ai eu l'occasion de l'examiner lors des précédentes discussions budgétaires et de le traiter au cours de différentes rencontres que j'ai eues depuis ma nomination à ce poste ministériel. Ce problème qui est évoqué depuis des années n'a pas encore été résolu. Je compte sur l'indépendance de la commission et sur sa réflexion pour dégager une solution à la fin de cette année. Les suggestions qu'elle proposera ainsi que ses conclusions feront l'objet d'un examen aussi approfondi que possible avec l'ensemble de la profession.

M. Jean Bardol. Le rattrapage suppose des moyens financiers !

M. le ministre des transports. Monsieur Bardol, un crédit de 1331 millions de francs est mis à la disposition de l'ENIM. Celui-ci est nettement plus élevé que précédemment.

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. 30 p. 100 !

M. le ministre des transports. De nombreux intervenants se sont préoccupés du problème de l'apprentissage maritime et la commission des finances a émis une observation au sujet de la situation financière de l'Association pour la gérance des écoles d'apprentissage de la marine.

Je rappelle que la subvention consentie à PAGEAM a progressé de 60 p. 100 depuis 1975. Elle atteindra 20300 000 francs en 1979. Toutefois, je reconnais que des problèmes se posent

encore. En accord avec les dirigeants de l'association, l'Etat a décidé de poursuivre l'œuvre d'assainissement de la situation financière de l'AGEAM, mais cette action résultera autant de la recherche d'une meilleure rentabilité de l'établissement que de la volonté de tous les partenaires intéressés par l'activité de l'AGEAM, je veux parler de la profession et des collectivités locales.

S'agissant de la différenciation des formations entre la pêche et le commerce, qui vous paraît nuire aux possibilités régionales d'emploi, je précise que celle-ci ne s'oppose pas à un passage éventuel d'une branche à l'autre. Je suis prêt à réexaminer cette question avec M. Denvers pour mieux la régler s'il estime qu'elle est mal posée.

Au cours des dernières années, mon département a pris un certain nombre de mesures dans le sens préconisé par votre commission, notamment en créant un brevet unique d'officier technicien. Des facilités ont été accordées aux capitaines de pêche désireux d'accéder aux fonctions de chef de quart au commerce. Je soumettrai prochainement la recommandation présentée par votre commission à l'examen d'un comité spécialisé de la formation professionnelle maritime auquel vous serez conviés.

La pêche a suscité de très nombreuses interrogations. Le Gouvernement poursuivra la politique d'organisation du marché qui demeure fondamentale. Des crédits sont, certes, prévus pour favoriser la modernisation des flottilles de petit et moyen tonnage ainsi que la conchyliculture ou l'aquaculture qui ont fait l'objet de questions incidentes.

Le projet de budget pour 1979, si vous le votez, aura pour effet d'accroître de 22,8 p. 100 les crédits pour les pêches maritimes et les cultures marines.

Mais le problème qui m'a été le plus souvent posé est celui de savoir si le Gouvernement a ou non une politique en matière de pêche. Car il est courant d'affirmer que la France n'a pas de politique de pêche. Or je constate que les propositions de loi qui ont été déposées ces dernières années pour combler la prétendue absence de politique reprenaient en réalité, dans leur ensemble, les grandes lignes de l'action du Gouvernement. Des principes qui méconnaissaient totalement les engagements de la France dans le cadre communautaire étaient même retenus.

Je rappellerai brièvement les lignes directrices de notre action dans ce domaine.

En matière d'accès à la ressource, mon objectif essentiel est de faire respecter à Bruxelles le principe auquel le Gouvernement français est fondamentalement attaché : le libre accès à la mer communautaire.

M. Guy Guerneur. Très bien !

M. le ministre des transports. Je m'y suis attaché depuis que je suis ministre chargé des pêches. Je continuerai à le faire au cours des prochains négociations à la fin de ce mois. Bien entendu, cette politique doit se développer en tenant compte de son complément nécessaire : la protection et la reconstitution des ressources.

On a beaucoup parlé de la politique bruxelloise. Il est de fait qu'elle est très décevante. Je n'avais jamais, avant d'occuper ce poste, participé à des négociations à Bruxelles. J'ignore si, dans les autres secteurs économiques, l'atmosphère est identique à celle qui règne lors des négociations sur la pêche. Le blocage systématique de toute politique communautaire par les Anglais est intolérable. Les rencontres de M. Silkin avec M. Ertl que nombre d'entre vous ont dénoncées comme inquiétantes, ne doivent pas faire illusion. La détermination française dans ce domaine est totale : je dis non à l'accord de Berlin ! Cet accord n'a aucune valeur communautaire. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.) Il a été le fait de huit pays, sans la France. Dans cette perspective, il n'y a pas d'accord.

MM. Guy Guerneur et Antoine Rufenacht. Très bien !

M. le ministre des transports. Que les Allemands, les Danois et les autres pays le sachent : je ne défendrai pas l'accord de Berlin.

Dès lundi, je dois rencontrer M. Silkin pour faire le point. Le ministre britannique fait le tour des capitales européennes et je compte lui faire part de ma façon de penser sur la politique anglaise qui, dans le domaine de la pêche, n'a jamais admis le traité de Rome. Or l'Angleterre est entrée dans le Marché commun, de sorte que les règles communautaires s'appliquent à elle comme à nous. Il n'est pas question de pratiquer à son

égard la moindre complaisance. C'est la raison pour laquelle, d'ailleurs, mon ministère se refuse systématiquement aux plans de pêche. Ceux-ci ne sont pas mauvais, mais la conception qu'en ont les Anglais est dérisoire. Nous ne pourrions, en aucun cas, l'admettre car elle est fondamentalement contraire aux intérêts des pêcheurs français.

M. Jean Bardol. Que comptez-vous faire pour les décisions qui ont déjà été prises ?

M. le ministre des transports. Depuis le début de cette soirée, monsieur Bardol, vous évoquez les décisions prises à Bruxelles. Aucune décision n'a été prise puisque tous les points évoqués se sont heurtés à un blocage.

M. Jean Bardol. Elles ont été prises par les Anglais !

M. le ministre des transports. Ecoutez, monsieur Bardol, je ne suis pas membre du parlement britannique !

Les mesures unilatérales qui ont été prises dans ce domaine par le gouvernement britannique ont été dénoncées par le gouvernement français auprès de la commission de Bruxelles qui a saisi la Cour de justice de Luxembourg. D'ailleurs, certaines de ces décisions n'ont pas été appliquées, comme vous le savez, notamment en ce qui concerne les maillages et la pêche aux harengs à l'embouchure de la Clyde. Je l'avais d'ailleurs indiqué aux représentants des pêcheurs, mais ils ne m'avaient pas cru.

Le problème fondamental est celui de l'avenir de la pêche industrielle et de la pêche artisanale en France.

La pêche industrielle se trouve confrontée à un redoutable problème d'accès à la ressource, d'une part, et à une situation financière préoccupante que plusieurs d'entre vous ont d'ailleurs longuement décrite, d'autre part.

Cette situation explique qu'un grand nombre d'armements, qui ont subi la crise de 1975 et le poids de charges financières importantes, connaissent des difficultés dont M. Le Drian a indiqué les conséquences pour le port de Lorient.

Il est clair que tant que nous ne connaissons pas de façon précise les effets de la mise en place de la politique communautaire de la ressource, que j'essaie néanmoins, en collaboration avec mes collègues, de faire prévaloir, nous n'aurons pas la possibilité de nous engager dans une politique de restructuration globale de notre flottille car nous nous situons en marge de ce qui existerait en Europe et nous accréditerions, auprès des pêcheurs, l'idée qu'une politique autonome est possible. De plus, nous ne pourrions pas adapter notre politique nationale.

Cependant, nous devons nous efforcer de freiner les ventes de navires afin d'aborder les années 1980 en disposant à la fois d'un outil de production et de marins. Des actions sont déjà engagées pour poursuivre cet objectif. Je peux citer le maintien de l'aide au carburant et surtout l'aide financière du fonds d'intervention et d'organisation du marché dont la création est récente. Certains ont indiqué tout à l'heure qu'il ne jouait pas pleinement son rôle. Il serait étonnant qu'en supprimant les crédits qui lui sont alloués, comme le propose un amendement, ce fonds puisse jouer un meilleur rôle. Nous aurons d'ailleurs l'occasion d'en discuter dans un instant. Le FIOM peut permettre un certain redéploiement de l'activité des flottilles.

Notre politique de prise en charge partielle de la charge d'intérêt résiduelle des unités qui ne seront pas vendues en 1978 constitue également un élément non négligeable. Enfin nous examinons, entreprise par entreprise, des mesures d'assainissement adaptées à la situation économique et financière de chacune d'entre elles. Ce sont là des manifestations d'une politique fermement décidée à sauvegarder l'acquis et à permettre d'aborder l'avenir dans les meilleures conditions possibles.

Dans le domaine de la pêche industrielle, il est absolument nécessaire que les armateurs bretons se concertent avec les armateurs du Nord pour soumettre des propositions communes au ministère des transports. Il n'est pas possible de sectoriser les problèmes et celui de la pêche industrielle doit être traité globalement.

La pêche artisanale est moins intéressée par l'aspect des ressources sauf pour ce qui concerne des mesures conservatoires telles que le maillage ou la taille marchande auxquelles elle doit s'adapter pour rester crédible vis-à-vis de nos partenaires de la Communauté.

Nous constatons, dans le domaine de la pêche artisanale, une amélioration des revenus depuis 1977 dont je me réjouis, mais aussi un vieillissement préoccupant des unités qui s'explique par le coût élevé des navires modernes et l'importance de l'auto-financement correspondant.

Conscient de ces difficultés, le Gouvernement, au début de 1978, a complété le dispositif d'aides qui a été mis en place depuis plusieurs années en privilégiant les jeunes patrons, la polyvalence d'activités ainsi que les novations techniques.

Depuis la mise en œuvre de ces mesures incitatives, je note dans le secteur de la pêche artisanale une nette reprise des investissements. C'est ainsi que plus de cent trente navires seront vraisemblablement primés cette année contre seulement cinquante en 1977.

Pour l'organisation du marché, les aides de l'Etat et de la Communauté ont facilité la mise en place d'organisations de producteurs qui couvrent maintenant l'ensemble du littoral. Ces organisations bénéficient d'aides importantes du Fonds d'intervention et d'orientation des marchés, peut-être d'ailleurs encore insuffisamment distribuées parce que les demandes n'ont pas été à la hauteur des disponibilités; cependant, une enveloppe de treize millions de francs a été ouverte au titre de l'organisation des marchés pour 1978.

Toutes ces actions permettent d'organiser, de clarifier et d'équilibrer les marchés. Je souhaite donc qu'un des amendements qui ont été déposés ne vienne pas limiter les possibilités d'action du FIOM, institution dont la création, qui avait été réclamée, est récente.

Au niveau de la première mise en marché, ces actions s'accompagnent en même temps d'une politique de promotion de la consommation et des exportations, et d'un encouragement à la constitution de circuits courts de commercialisation.

Telles sont, brièvement présentées, un certain nombre de lignes de la politique des pêches. Certes, les difficultés sont réelles, certains des facteurs en cause n'étant pas aisément maîtrisables; mais cette politique existe, et l'importance des aides de l'Etat qui l'accompagnent témoigne de la volonté du Gouvernement de promouvoir l'économie des pêches dans notre pays, comme elle s'explique par notre attitude permanente à Bruxelles.

J'ai tout à l'heure évoqué l'accord de Berlin et ses limites. Je rappellerai à M. Plantegenest que les négociations que nous conduisons avec les Canadiens, présentent pour nous beaucoup d'importance. Ce ne sont certes pas des partenaires commodes, et il le sait. Toutefois, dans la répartition des quotas entre les armements métropolitains et ceux de Saint-Pierre, un effort sera fait, en 1979, je le lui promets, pour permettre à la société Interpêche de fonctionner à Saint-Pierre dans les meilleures conditions possibles.

J'aborde maintenant le second point qui a été au cœur de ce débat : la construction et la réparation navales.

Ce sont là deux activités anciennes, importantes dans notre pays et, contrairement à ce qui a été dit, contrôlées. Depuis 1977, en effet, une mission de contrôle spéciale a été désignée pour la construction navale, et deux contrôleurs d'Etat sont affectés à cette tâche, ce qui m'a permis d'avoir sur les sujets les plus délicats ou qui sont le plus volontiers évoqués des précisions très utiles pour la réorientation de l'aide que nous prévoyons dans les semaines à venir.

Dans le projet de budget pour 1979, 1 355 millions sont prévus pour les concours publics à la construction et à la réparation navales. Ces crédits, en progression de 35 p. 100 sur ceux de 1978, représentent plus de 45 p. 100 du projet du budget de la marine marchande et sont à la mesure de la situation exceptionnelle que connaissent ces secteurs durement éprouvés par la crise mondiale de l'activité maritime.

Cette crise est sans précédent. J'en évoquerai, dans un premier temps, quelques aspects, puis je vous présenterai les volets de l'action que le Gouvernement entend mener et, enfin, les crédits qui vous sont soumis pour mener cette action.

La crise du transport maritime touche, sans exception, tous les pays et toutes les branches de l'activité maritime. Elle tient dans un chiffre simple : un dixième de la flotte mondiale est aujourd'hui désarmé.

Cette surcapacité pèse lourdement sur le niveau des frets et déséquilibre l'exploitation des navires. Il en résulte d'abord une crise de la construction navale : au plus, sept millions de tonneaux seront commandés dans le monde en 1979, alors que les capacités mondiales de fabrication dépassent vingt millions de tonneaux.

Les chantiers rivalisent pour capter ces rares commandes, et cette compétition entraîne un effondrement des cours, si bien que ces navires sont souvent construits à des prix inférieurs à la moitié du prix de revient français !

Les plus puissants producteurs sont les plus touchés : Japon, Norvège, Suède connaissent des fermetures de chantiers et des réductions d'emplois qui dépassent la moitié de l'activité.

Ailleurs, en Grande-Bretagne, en Italie ou en Espagne, la construction navale, nationalisée, supporte de lourdes pertes. Je citais avant-hier au Sénat l'exemple de la société nationalisée britannique *British shipbuilders* qui perd cent millions de francs par mois depuis le début de 1978.

La position de la construction navale française n'est pas identique. La France, en effet, a été touchée par la crise plus tardivement que les autres pays; néanmoins, c'est à partir de maintenant que ses effets se font sentir.

Comment la politique gouvernementale pourra-t-elle être articulée à partir de ce constat ?

Il ne faut pas oublier — et, tout à l'heure, j'ai interrompu l'un des orateurs pour le lui rappeler — que la France est une puissance maritime de premier plan, qui a doublé la capacité de sa flotte de commerce en neuf ans et qui bénéficie d'une zone économique particulièrement étendue. Elle a donc besoin d'une construction navale. Les régions littorales où la construction navale est implantée connaissent par ailleurs une situation économique difficile. Il faut donc maintenir la construction navale là où elle est. La crise, toutefois, sera longue, et il est vain d'espérer un retour à la prospérité qui existait il y a cinq ans.

En effet, la crise s'accompagne d'un changement profond et durable de la géographie maritime mondiale. De nouveaux pays venus d'horizons économiques extrêmement variés, tels la Corée, le Brésil, la Pologne, opèrent à des niveaux de prix très bas, dont il est vain d'attendre le redressement.

La construction navale des pays développés a ainsi perdu sa protection économique et une partie de sa protection technologique car les pays neufs deviennent chaque jour plus capables de réaliser les navires dont les pays développés avaient jusqu'à présent le monopole. Il n'est donc pas raisonnable — et je le regrette — d'envisager le maintien de la production de la construction navale au niveau actuel.

Ni les aides publiques, quelles qu'elles soient, ni les pertes des chantiers, qui sont des réalités, ne peuvent permettre des prises de commandes correspondant au maintien prolongé de cette capacité, même si la situation de départ n'est pas mauvaise, car les chantiers français, comme je le rappellerai à l'instant, ont été touchés plus tard que ceux d'autres pays.

Je ne crois pas en ce domaine à des solutions miracles. Quel niveau d'activité sera-t-il possible de préserver dans le futur ? Je n'en prévois aucun, si ce n'est le plus élevé.

L'action du Gouvernement, dans ce domaine, aura quatre volets : prendre les commandes indispensables, engager sur les chantiers la diversification, créer des emplois nouveaux en dehors de la construction navale, renforcer les capacités de l'appareil productif en encourageant des restructurations industrielles et financières.

Il s'agit là non d'un plan, mais de quatre objectifs; et il ne s'agit en rien de l'application des travaux du commissaire Davignon, car le « plan Davignon » dont parlait M. Bardol, n'existe pas : ces travaux d'experts n'engagent que leurs auteurs et la France n'y souscrit pas.

Notre dispositif, au contraire, est souple, et je reviens maintenant sur ses principaux éléments.

Premièrement, prendre des commandes indispensables.

L'adaptation progressive de notre appareil de production ne sera possible que si des commandes viennent donner à nos chantiers un niveau d'activité raisonnable. Cela concerne les commandes publiques, l'armement national et les exportations.

Les commandes publiques, d'abord.

Le renouvellement nécessaire de la flotte qui assure les liaisons avec la Corse est en cours dans nos chantiers. Après le lancement du *Cygnos*, qui doit intervenir dans quelques jours pour une mise en service l'été prochain, et celui d'un navire roulier pour la Société nationale Corse-Méditerranée, les chantiers français construiront un second navire roulier pour mise en service en 1980 et un car-ferry pour mise en service en 1981.

Ces seules commandes représentent plus de 400 millions de francs. Elles se prolongeront d'ailleurs par la commande de deux autres car-ferries pour la Corse dont la mise en service est prévue pour 1983 et 1985.

En outre, la Société nationale Corse-Méditerranée aura besoin d'un ferry pour le remplacement du *Roussillon* sur les lignes d'Afrique du Nord. Compte tenu de la situation de nos chantiers, j'ai demandé à la compagnie de ne pas retenir la solution qu'elle avait un moment envisagée : l'achat d'un navire d'occasion qui aurait pu assurer le service dans des conditions très convenables. Elle fera construire dans un chantier français un navire neuf supplémentaire, ce qui permettra de fournir du

travail aux chantiers qui en ont le plus besoin. Cela témoigne de la volonté du Gouvernement de tout mettre en œuvre pour atténuer les effets de la crise : cette liste de commandes est une réalité.

J'ai également décidé de renouveler le parc des dragues des ports autonomes à raison de deux dragues par an environ, dès cette année.

Le Premier ministre, enfin, avait annoncé à M. Rufenacht, il y a plusieurs mois, la réalisation d'un dock flottant au Havre qui, en charge de travail, sera l'équivalent d'un navire important. Le financement de ce dock flottant commencera dès le début de 1979.

L'armement national, ensuite.

L'Etat aide de manière permanente l'effort d'investissement des armateurs nationaux, par l'octroi de primes et par l'appliqués de bonifications d'intérêt, qui figurent d'ailleurs au nombre des mesures énoncées par ce projet de budget. Il faut toutefois savoir que, dans ce domaine, le gros de l'effort a été réalisé et reconnaître que la flotte française est l'une des plus modernes du monde. Contrairement à ce qu'on dit souvent, la couverture de nos échanges maritimes par le pavillon national s'est établie à un niveau particulièrement élevé : 53 p. 100 du trafic des ports français en valeur, chiffre qui s'entend, bien entendu, en prenant en compte la totalité de l'activité du pavillon français dans les ports français et avec les pays tiers.

Il n'est guère possible, dans la conjoncture présente, de réaliser de nouveaux progrès ; l'heure est plus à consolider notre position qu'à l'accroître.

Le Gouvernement a toutefois décidé d'assouplir les conditions d'attribution de l'aide de façon à rendre possibles de nouvelles commandes. Je souhaite que celles-ci puissent être planifiées dans le cadre d'accords tripartites entre l'Etat, les armateurs et les chantiers. M. Denvers, rapporteur spécial, nous rappelait qu'armateurs et chantiers s'entendaient parfois. L'Etat peut être, dans ce domaine, le troisième partenaire, et je suis prêt à négocier un tel programme avec les armateurs et les chantiers.

Les exportations, enfin.

L'assouplissement de l'aide bénéficiera également aux commandes à l'exportation pour lesquelles des conditions de crédit particulièrement favorables seront consenties.

J'ai souvent entendu parler — pas ce soir, je le reconnais — des méthodes allemandes en matière d'octroi de crédit, en particulier du fonds Egon Bahr. Je puis vous indiquer que, depuis quinze jours, un fonds équivalent est à la disposition du ministre des transports, qui permet aux chantiers français, s'ils le désirent, de prendre des commandes avec des conditions de financement identiques à celles de nos voisins d'outre-Rhin.

On m'a interrogé sur une commande, que certains ont presque comparée à l'Arlésienne, à savoir la commande polonaise. En fait, il est de notoriété — et je m'étonne qu'on ait pu en sourire — que la Pologne a décidé de faire construire un certain nombre de bateaux. Et la France est particulièrement intéressée à la construction des quatre principaux cargos rouliers. Dans cette perspective, le Gouvernement a accepté que l'aide attribuée aux chantiers représente le montant de la masse salariale, charges comprises. Cette décision traduit sa détermination : en considération des pertes et de la profondeur exceptionnelles de la crise, il consent à faciliter la prise de commandes par l'attribution d'une aide correspondant à plus du tiers du prix de revient de la construction des bateaux.

M. Claude Evin. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des transports. Il est trois heures et demie du matin, monsieur Evin. Je préfère terminer mon exposé.

M. Claude Evin. Je voulais seulement poser une question précise !

M. le ministre des transports. Engager la diversification est le deuxième volet du plan français.

Le Gouvernement a décidé de poursuivre l'attribution des aides financières relatives à la construction navale, pour permettre aux chantiers de prendre pied sur d'autres marchés que ceux de la construction navale. Je pense aux usines flottantes, aux usines de dessalement d'eau de mer, aux équipements offshore. Puissent tous les chantiers s'organiser pour bénéficier de ces dispositions et, comme l'un d'eux a commencé de le faire, pour s'implanter solidement dans ces activités nouvelles.

Troisième volet : créer des emplois nouveaux, en dehors de la construction navale, mais sur les lieux de celle-ci.

Les crédits ouverts au fonds spécial d'adaptation industrielle, d'un montant de un milliard de francs en 1978, auxquels seront ajoutés deux milliards supplémentaires en 1979, permettront de stimuler puissamment l'implantation d'activités nouvelles dans les zones touchées par la crise de la sidérurgie ou par celle de la construction navale.

Je ne m'étends pas sur ce dispositif dont vous connaissez les mécanismes. Je puis vous indiquer que quatre demandes précises nous ont été présentées. Deux concernent des zones industrielles, dont l'une est située dans la circonscription que vous représentez, monsieur Evin.

M. Claude Evin. Cent vingt emplois seulement !

M. le ministre des transports. Cent vingt emplois, c'est mieux que rien !

Par ailleurs, le succès de l'Airbus, dont il a été question cet après-midi au cours du débat sur le budget de l'aviation civile, améliorera la situation de l'emploi, précisément dans la région que vous représentez, tant dans les usines de la SNIAS que dans celles qui travaillent pour elle en sous-traitance.

Quatrième volet : encourager la restructuration industrielle et financière de nos chantiers.

Le renforcement du secteur par des restructurations industrielles et financières était apparu comme indispensable dès 1969. Les opérations alors prévues dans le cadre du contrat professionnel n'ont pas été réalisées, et c'est regrettable. Le secteur s'en trouve aujourd'hui plus vulnérable, et les pouvoirs publics souhaitent que l'industrie réalise ce qui avait été considéré comme nécessaire. Mais il n'appartient pas à l'Etat de se substituer aux industriels, au risque d'encourager leur démission. Nous mènerons seulement une action d'incitation.

Enfin, le Gouvernement veillera tout spécialement à ce que la restructuration des chantiers soit accompagnée de toutes les mesures sociales nécessaires. La solidarité nationale jouera pleinement en faveur des personnels de la construction navale qui, dans certaines régions, sont d'ores et déjà durement touchés par la crise.

Nous avons parlé longuement de la construction navale et, jusqu'à présent, plus brièvement de la réparation navale, qui a un avenir plus assuré et dont les problèmes n'ont rien de commun avec ceux de la construction navale. Encore faut-il que son activité puisse se dérouler dans des conditions convenables. C'est à ce souci qu'ont répondu les restructurations opérées sur la façade atlantique et dans la Manche et qui permettent à Dunkerque, au Havre ou à La Pallice de trouver des marchés grâce à des prix compétitifs. Je souhaite qu'il en soit de même sur le littoral méditerranéen.

Ce qui se passe dans le groupe Terrin est dû, au départ, à une gestion déplorable, chacun l'admet. Le Gouvernement, comme la municipalité de Marseille, ont tout fait pour limiter le démantèlement et les dégâts. Le député-maire de cette ville a proposé certaines solutions. Je lui ai indiqué qu'à défaut d'un règlement global, des aides identiques à celles qui avaient été prévues pour ce que l'on a appelé le plan Fournier seraient accordées, non pas à la ville ou à une société d'économie mixte, mais aux industriels qui prendraient tel ou tel élément de Terrin.

A la suite des décisions des juges-commissaires, deux des principales sociétés du groupe ont fait l'objet, pour quelques mois, d'une location-gérance, avec possibilité d'achat. Le Gouvernement n'avait aucune possibilité de s'opposer aux décisions du tribunal de commerce.

Quant à l'occupation des établissements et aux empêchements de travailler qui en résultent, non seulement ils interdisent toute solution industrielle mais ils nuisent à l'avenir de la construction navale. Dans cet ordre d'idées, que dire de certains syndicats qui, dans d'autres ports, ont orienté des bateaux algériens vers des chantiers de réparation navale italiens ? (*Exclamations sur les bancs des socialistes.*)

M. Guy Guermeur. Oui, c'est vraiment scandaleux.

M. Claude Evin. Allez le dire aux travailleurs de Marseille !

M. le ministre des transports. Je sais que cela vous déplaît mais hélas ! c'est vrai.

Le projet de budget pour 1979 permettra à la construction et à la réparation navales de faire face aux besoins qui peuvent s'exprimer.

Le problème actuel est celui de la prise de commandes. Nous faisons tout pour qu'elles soient les plus importantes possible. C'est ainsi qu'à deux reprises, mes services et moi-même avons tout fait pour orienter vers Marseille des armateurs français désireux de faire réparer leurs bateaux. Mais, et il faut bien

que je le répète, les événements qui se sont déroulés dans ce port ne sont pas de nature à faciliter le travail de ces armateurs ni à permettre une politique à long terme. Je reviendrai d'ailleurs sur ce point tout à l'heure.

M. Jean Bardol. C'est incroyable !

M. le ministre des transports. Cela peut vous déplaire, monsieur Bardol, mais vos amis ont des responsabilités considérables dans ce domaine. Je ne me lasserai jamais de les dénoncer car ils jouent la politique du pire pour des raisons qui m'échappent ou qui, hélas ! sont trop visibles. Cette politique va à l'encontre des intérêts des travailleurs, de la politique de la municipalité de Marseille et de l'industrie de la réparation et de la construction navales. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

M. Claude Evin. C'est vous qui le dites !

M. le ministre des transports. Je reprends là, monsieur Evin, les explications des élus de Marseille aux travailleurs de cette ville. Lisez au moins la presse de votre parti !

Après la construction navale, l'armement. Il connaît également des difficultés que MM. Godfrain et Kergueris, notamment, ont évoquées. Il n'est pas toutefois raisonnable d'affirmer que la situation de l'armement français est fortement compromise. La flotte française, je l'ai déjà indiqué, a doublé en volume. Actuellement, elle est de 11,8 millions de tonneaux ; elle se situe au neuvième rang mondial, et sa moyenne d'âge est de six ans.

Le nombre des navires désarmés est hélas ! trop élevé : 2 p. 100. Mais c'est actuellement le sort de 10 p. 100 de la flotte mondiale. La nôtre supporte les inconvénients de sa jeunesse. Les navires neufs sont chers et le coût d'exploitation en est fortement alourdi par les amortissements.

Le Gouvernement est conscient de ces difficultés conjoncturelles et il veut y porter remède. J'envisage une série de mesures en faveur, d'une part, des transporteurs de vrac, les plus touchés par la crise mondiale et, d'autre part, des navires de ligne qui représentent un atout majeur.

C'est ainsi qu'en 1979 et en 1980, et dans le cadre du plan de développement de 1975, l'octroi d'aides complémentaires à l'investissement facilitera le financement de navires. Malgré la crise, ces mesures contribueront ainsi à sauvegarder le potentiel commercial de notre flotte marchande.

M. Denvers m'a posé de nombreuses questions. Pour certaines, mes réponses ont été trop rapides, et j'en suis bien conscient. Mais, en matière de police maritime, par exemple, il est bien difficile, en l'absence d'une répartition par programme des personnels des services des affaires maritimes, de mesurer complètement l'effort consenti à la seule lecture du projet de budget qui vous est présenté. D'ailleurs, un amendement a été déposé tendant à améliorer cette présentation, et je reconnais qu'il est incontestablement fondé.

Vous vous souvenez sans doute que j'y ai fait allusion dans mon intervention liminaire. Cette lacune tient au fait que les effectifs des centres opérationnels appartiennent à des corps polyvalents : administrateurs des affaires maritimes et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, notamment, dont les fonctions touchent à l'ensemble des services de la marine.

Pour des raisons d'unité de gestion, on a trouvé commode de regrouper jusqu'ici ces personnels dans le chapitre « administration générale ». Néanmoins, je veillerai à ce que, dès le budget pour 1980, une présentation plus claire puisse vous être proposée.

Vous m'avez posé, monsieur Denvers, une question concernant la subvention de la Société nationale de sauvetage en mer, question reprise par d'autres orateurs, et, à l'instant, par le député des Sables-d'Olonne. J'y ai répondu. Le correctif qui sera apporté au budget doit donner satisfaction à cette société, dont le rôle est irremplaçable. Vous m'avez également interrogé sur les crédits destinés aux navires de surveillance.

Certes, les dotations budgétaires seront équivalentes en 1979 à ce qu'elles sont cette année. Mais comparées à celles de 1977, elles en seront très exactement le sextuple. Cette progression très rapide démontre l'importance de l'effort financier. C'est ainsi que cette année nous avons pu commander un navire de 40 mètres et acquérir un avion de surveillance pour la mise en œuvre du système de télé-détection. Ultérieurement, l'achat de cinq unités de surveillance sera financé en remplacement des vedettes régionales ou de surveillance rapprochée les plus anciennes.

Les moyens de la marine marchande ne font, dans ce domaine, que compléter ceux qui sont mis en œuvre par la marine nationale sur laquelle repose, comme vous le savez, l'essentiel des opérations de surveillance.

Vous m'avez interrogé également sur le contrôle technique des pavillons de complaisance. Je crois avoir répondu à cette question. Nous intervenons d'une façon vigoureuse dans tous les organismes internationaux auxquels nous participons, afin que nos voisins adoptent des attitudes identiques à la nôtre.

Il reste beaucoup de questions. On m'a interrogé, par exemple, sur la situation des marins pêcheurs d'Étapes ; non pas que celle-ci soit fondamentalement différente de celle d'autres régions maritimes, mais ces pêcheurs ont connu, du fait, semble-t-il, de constructeurs, des difficultés tout à fait particulières pour la mise en état de leurs bateaux.

M. Jean Bardol. Pas seulement ceux d'Étapes ! ceux de Saint-Valéry-en-Caux, aussi, et c'est la même chose sur toute la côte, jusqu'à Dieppe !

C'est du point de vue géographique que je donne ces précisions !

M. le ministre des transports. Je crois connaître la région. Mais il est bon que vous me rappeliez quels sont les ports, au cas où j'aurais pu — ce qui n'est pas — les oublier.

L'exemple d'Étapes est particulier. Une enquête a toutefois été faite pour savoir s'il ne convenait pas d'imputer une part de responsabilités à des constructeurs, auteurs de fautes professionnelles.

Monsieur Denvers, vous m'avez également interrogé sur l'armement au commerce. Je crois avoir répondu à la plupart de vos questions, sauf peut-être, à celle qui concerne la CGM. Lorsque le Gouvernement invite cette compagnie à établir un contrat de programme, il ne lui demande, en fait, rien d'autre que d'organiser elle-même ses rapports avec l'Etat d'une façon cohérente, dans le cadre d'un plan d'entreprise de cinq ans.

Jusqu'à présent, l'objectif était le retour à un équilibre financier — ou du moins à une réduction de moitié du déficit d'ici à 1982. Ce déficit, je le rappelle, a été en 1977 comme en 1976 de l'ordre de 300 millions de francs.

Cet objectif implique une réorganisation des structures de la compagnie et un réexamen des conditions d'exploitation de ses navires pour alléger les charges de frais généraux et de frais financiers.

La préparation de ce plan se poursuit. Il ne m'est donc pas possible, pour l'instant, d'indiquer les choix qui seront finalement retenus. J'espère, toutefois, que ce plan sera arrêté à la fin de l'année. En tout état de cause, ce n'est qu'à ce moment que l'Etat pourra fixer le montant de son aide.

Des questions m'ont été posées également sur le trafic trans-Manche, sous pavillon français, dont la commission avait regretté la faiblesse. Notre pavillon, en effet, n'assure que 20 p. 100 du trafic total. Certes, ce pourcentage est faible, mais il correspond au nombre de passagers français ayant franchi la Manche en 1977, dans un sens ou dans l'autre.

Il n'est pas interdit de viser plus haut, bien au contraire. A cet égard, nous avons une contrainte et un espoir.

La contrainte, c'est le niveau de nos coûts, plus élevés que ceux de nos partenaires anglais. Les raisons en sont diverses. Je noterai en particulier les pratiques discriminatoires imposées par nos partenaires. Le Gouvernement s'efforce d'y remédier, mais les résultats ne peuvent être que progressifs, c'est-à-dire non spectaculaires.

L'espoir, c'est que la modernisation de notre flotte améliore sa rentabilité et augmente ses capacités. La SNCF prendra probablement dans les prochains mois une décision définitive pour la commande du second naviplane — le troisième, en fait. Par ailleurs, elle sera sans doute conduite à programmer le remplacement de navires anciens. Je rappelle, enfin, que d'autres armateurs ont récemment ouvert des lignes nouvelles sous pavillon français au départ de Dieppe et de Cherbourg.

Nous ne restons pas inactifs, vous le voyez, nous essayons également de vendre à des Anglais des éléments construits chez nous. Là encore, la négociation est en cours. Je ne puis donc vous en donner la conclusion.

Telles sont, mesdames, messieurs, quelques réponses aux multiples questions que vous m'avez posées. Les problèmes de la marine marchande sont extraordinairement variés et complexes. Certains sont liés à la conjoncture immédiate. C'est vrai de la construction navale et de l'armement. Les mesures que nous avons prises sont importantes et le projet de budget que je vous présente me permettra d'assumer les responsabilités que je m'engage à prendre et que je vous ai décrites.

Dans le domaine de la pêche, les problèmes sont à la fois français et européens. Sur le plan européen, la position que j'ai définie paraîtra simpliste aux yeux de certains. Mais pour

avoir assisté à six ou sept réunions à Bruxelles, je sais qu'il est difficile, face à l'attitude permanente de l'un de nos partenaires, de travailler autrement.

En tout cas, il n'est nullement question de nous laisser imposer sa loi par un de nos partenaires dont l'attitude a démontré qu'il était possible de tout bloquer. Si, par malheur, une union se faisait contre les intérêts de la France — ce que je ne crois pas — le Gouvernement français aurait une attitude déterminée : nous n'accepterons rien qui puisse gêner le développement de nos activités portuaires.

Au risque de choquer certains, je dirai que la distance que nous avons prise à l'égard de l'accord officieux de Berlin du fait du non-établissement de l'accord communautaire en matière de pêche, nous donne dans ce domaine toute liberté.

Cette liberté, j'entends l'exercer pour la défense de la pêche française. (Applaudissements sur les bancs du rassemblement pour la République et de l'union pour la démocratie française.)

M. le président. J'appelle maintenant les crédits inscrits à la ligne « Transports. — IV. — Marine marchande ».

ETAT B

Répartition des crédits applicables aux dépenses ordinaires des services civils (mesures nouvelles).

- « Titre III : 23 456 255 francs ;
- « Titre IV : 159 823 830 francs. »

ETAT C

Répartition des autorisations de programme et des crédits de paiement applicables aux dépenses en capital des services civils (mesures nouvelles).

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

- « Autorisations de programme, 120 970 000 francs ;
- « Crédits de paiement, 57 315 000 francs. »

TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

- « Autorisations de programme, 1 415 260 000 francs ;
- « Crédits de paiement, 968 806 000 francs. »

Je mets aux voix le titre III.

M. le ministre des transports. Je demande un scrutin public. (Mouvements divers sur les bancs des socialistes et des communistes.)

M. le président. Je suis saisi par le Gouvernement d'une demande de scrutin public.

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

M. le président. Je prie mesdames et messieurs 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.....	485
Nombre de suffrages exprimés.....	484
Majorité absolue	243
Pour l'adoption	289
Contre	195

L'Assemblée nationale a adopté.

Sur le titre IV, MM. Le Drian, Le Pensec, Jagoret, Mme Jacq et les membres du groupe socialiste et apparentés ont présenté un amendement n° 319 ainsi rédigé :

« Réduire les crédits de 20 millions de francs. »

La parole est à M. Le Drian.

M. Jean-Yves Le Drian. Cet amendement manifeste une volonté politique.

En effet, les réponses du ministre des transports, et surtout ses silences, nous ont fort déçus. Il n'a pas dit un mot du GFAI, il n'a fourni aucune précision sur la situation financière du FIOM, pas non plus sur l'avenir des neuf bateaux de pêche industrielle que j'ai évoqués.

Afin de traduire leur volonté politique, les socialistes ont déposé un amendement dont l'adoption permettrait à certains navires qui se consacrent à la pêche industrielle de franchir un cap difficile l'année prochaine. Si le problème se pose en d'autres termes, j'attends qu'on nous le démontre ! Mais je n'ai encore entendu aucun argument dans ce sens.

Notre amendement vise à supprimer 20 des 25 millions de crédits inscrits au chapitre 44-40, article 20, en faveur de l'organisation des marchés.

En effet, la dotation de cet article nous paraît très supérieure aux besoins. Le FIOM dispose actuellement d'un reliquat de crédit de trente millions de francs environ.

En outre, les professionnels continueront à lui verser les taxes normalement dues.

Quelle nouvelle affectation prévoir pour la dotation de 20 millions de francs ainsi disponible ?

Il est nécessaire, vous le savez, d'augmenter l'aide au carburant. Certains de nos collègues de la majorité l'ont aussi demandé. J'espère qu'ils mettront en harmonie leurs déclarations avec leur vote. Le crédit dégagé par la réduction de la dotation du FIOM pourrait ainsi être utilisé en faveur de l'aide au carburant. Actuellement de 10,5 centimes par litre, elle devrait passer à vingt-cinq centimes pour que l'armement industriel puisse s'en sortir.

Telles sont les raisons pour lesquelles je propose cet amendement au nom du groupe socialiste.

Monsieur le ministre, si nous avons appris quelque chose à Lille, c'est que la République fédérale d'Allemagne a décidé, dans l'attente de la constitution des stocks, de dégager, elle, sur le budget fédéral un crédit supplémentaire de 95 millions de deutschmarks. Faites le calcul en francs sur trois ans !

Sur ce point, au moins, nous pouvons prendre exemple sur l'Allemagne ! (Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

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

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Monsieur le président, la commission des finances n'a pas été saisie de cet amendement.

Si j'ai bien compris, ses auteurs souhaitent que le Gouvernement dépose un amendement pour reporter à l'article 40 les 20 millions de francs dégagés sur la dotation du FIOM.

Peut-être le Gouvernement a-t-il l'intention de faire preuve de bonne volonté en l'occurrence ? En tout cas, c'est à l'Assemblée de trancher.

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

M. le ministre des transports. Parlementaire avisé, M. Denvers sait fort bien que si la commission des finances avait été saisie de cet amendement, elle l'aurait certainement déclaré irrecevable. (Protestations sur les bancs des socialistes.)

M. Jean-Yves Le Drian. Ce n'est pas sûr du tout !

M. le ministre des transports. Mais si ! Il consiste essentiellement à priver le FIOM de vingt millions de francs. C'est un amendement de suppression, c'est tout.

Créé en 1976, le FIOM a eu, pour l'année de sa création, un budget de 65 millions de francs et de 64 millions de francs pour 1977. Les reports de crédits de 1977 sur 1978 atteignent au total 27 millions de francs. Pour un organisme de création récente, les crédits de report ne sont pas très importants, vous le constatez. Quant au budget de 1978, il se sera monté à 60 millions de francs, dont 27 millions de crédits de report.

Actuellement, les engagements sont les suivants : pour les interventions, 30 700 000 francs, sur les 33 millions qu'il est possible d'utiliser ; pour l'orientation, 16 900 000 francs sur les 20 millions prévus ; pour les études et le fonctionnement, 8 800 000 francs, ce qui correspond à peu près aux prévisions.

Pour 1978, le rythme de la consommation des crédits aura donc été parfaitement normal. Les engagements sont conformes aux possibilités budgétaires. C'est seulement au cours des deux premières années de fonctionnement que les dotations, peut-être calculées trop largement, ont été partiellement inutilisées.

La réduction des crédits du FIOM, proposée par l'amendement de M. Le Drian, empêcherait cet organisme de poursuivre en 1979 son action en faveur du soutien des marchés et du redéploiement de la pêche française. Pratiquement, la dotation serait réduite de 25 millions à 5 millions de francs.

Or, l'expérience de la consommation des crédits en 1978 montre que, face à des difficultés économiques particulières, le FIOM peut exercer une action diversifiée. Il permet d'accroître l'effet des autres interventions.

Au fond, le rôle du FIOM consiste à répondre rapidement aux aléas de la conjoncture. N'est-il donc pas normal, et souhaitable qu'il dispose d'une réserve d'intervention? Plutôt que de supprimer les crédits de cet organisme, il me paraît préférable de conserver au conseil de gestion du FIOM, c'est-à-dire aux représentants des professionnels, des possibilités d'intervention en fonction de la conjoncture.

Or, je le répète, l'amendement proposé est purement et simplement un amendement de suppression.

M. Jean Bardol. Mais non!

M. le ministre des transports. C'est pourquoi je suis hostile à son adoption.

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

M. Jean Bardol. Voici pourquoi les membres du groupe communiste voteront l'amendement n° 319.

Les chiffres que vous avez cités, monsieur le ministre, n'ont absolument pas entamé notre conviction. Il y a eu, je l'ai déjà signalé, une capitalisation de 44 p. 100 du montant des crédits reçus par le FIOM ces deux dernières années. Or il nous paraît inconcevable, étant donné les prérogatives du FIOM, que tant de millions soient ainsi bloqués, c'est-à-dire non utilisés, alors que les besoins sont si grands.

Il s'agit bien d'une diminution des crédits du FIOM, et non de leur suppression, ce qui est très différent, monsieur le ministre. Ce n'est pas un amendement de suppression.

La réduction préconisée se double d'une proposition d'affectation de la dotation disponible.

M. le ministre des transports. Mais non!

M. Jean Bardol. Certes, elle ne figure pas dans le texte de l'amendement, mais vous pouvez la lire dans l'exposé des motifs, monsieur le ministre!

En tout cas, vous ne me convaincrez pas que cet amendement est irrecevable.

M. Jean-Yves Le Drian. Il a d'ailleurs été accepté!

M. Jean Bardol. Nos collègues socialistes proposent d'affecter la dotation de 20 millions de francs rendue disponible à l'aide à l'exploitation des navires de pêche en faveur de laquelle une dotation de 53 millions est prévue pour 1979.

Cette aide ne profitera pas seulement aux navires qui se consacrent à la pêche industrielle. Elle bénéficiera à ceux qui pratiquent la pêche artisanale. Grâce aux 20 millions de francs supplémentaires, l'aide au carburant pourrait atteindre 15 ou 16 centimes par litre au lieu de 10,5 centimes actuellement. Une telle mesure serait bien plus utile à l'armement qu'une aide aléatoire du FIOM. Celui-ci risque, une fois de plus, de bloquer ses crédits l'année prochaine. *(Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes.)*

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

M. Guy Guerneur. Je ne jugerai pas cet amendement sous l'angle de sa recevabilité.

Peut-être est-il recevable, en effet.

M. Jean-Yves Le Drian. Mais certainement!

M. Guy Guerneur. S'il a été distribué, je veux bien croire qu'il l'est.

Quoi qu'il en soit, c'est le type même du très mauvais amendement dans la mesure où il nous invite, passez-moi l'expression, à mettre à côté de la plaque!

Certes, nous cherchons tous à aider l'exploitation des navires de pêche qui connaît des difficultés en raison de la diminution des prises, de l'augmentation des charges, de la situation financière des armements et des difficultés sociales des marins. Je n'insiste pas, car chacun ici connaît bien le problème.

Pour aider cette exploitation, pourquoi ne pas apporter un soulagement dans certains postes du compte d'exploitation, et je pense notamment au carburant? Je suis partisan, bien entendu, d'augmenter l'aide au carburant.

Mais n'est-ce pas dans ce dessein que nous avons proposé précisément la création d'un « gazole-pêche »? A M. Bardol, qui vient de nous préciser ses conceptions en la matière, je rappelle que j'avais déposé, le 31 mai dernier, un amendement tendant à créer un gazole-pêche grâce à une taxe sur les carburants pris à la pompe par les automobilistes. A raison de 0,25 centime par litre, la contribution des consommateurs aurait été infime. Il ne serait pas nécessaire de ponctionner aujourd'hui

les crédits du FIOM si le groupe communiste n'avait éprouvé le besoin de dénaturer mon amendement en déposant un sous-amendement tendant à taxer non le consommateur, mais les compagnies pétrolières...

M. Jean Bardol. Je vous remercie de le rappeler!

M. Guy Guerneur. ... tout en sachant parfaitement que les compagnies n'étaient pas en mesure de supporter cette charge supplémentaire.

C'est le groupe communiste qui a « torpillé » l'amendement créant le gazole-pêche bon marché et qui oblige aujourd'hui ses complices du parti socialiste (*Exclamations sur les bancs des socialistes*) à inventer cet amendement aberrant qui conduirait à supprimer les crédits du FIOM.

Parions que nos collègues du groupe communiste iront bientôt trouver le ministre des transports pour exiger que le FIOM dégage des crédits afin de soutenir les marchés — des crédits dont cet organisme ne disposerait d'ailleurs plus.

M. Jean Bardol. C'est dans la norme: à vous la défense des pétroliers, à nous celle des consommateurs!

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

M. Louis Le Pensec. Nous avons déjà expliqué quelles étaient les disponibilités du FIOM en montrant comment il lui avait été possible de capitaliser en deux ans 44 p. 100 de ses ressources, dont 30 p. 100 proviennent de la production.

Lorsque le FIOM a été institué, je me souviens d'avoir dénoncé la nature de la mission qui lui était assignée et les moyens qui lui étaient attribués. Nous avions une ambition pour cet organisme mais le Gouvernement n'a pas voulu lui permettre de jouer ses chances à la pleine mesure de ses moyens. Nous prenons acte de cette carence.

A un moment où la pêche industrielle se trouve dans une situation très difficile, chacun le reconnaît, sur quelque banc qu'il siège, il nous paraît nécessaire d'aider à équilibrer l'exploitation des navires de pêche. Bien que cette aide soit appelée aide au carburant, il n'échappe à personne qu'il s'agit en réalité d'une aide à l'exploitation.

Tel est le sens de cet amendement qui, nous l'espérons, pour autant que la logique règne dans tous les esprits, recueillera la majorité des suffrages. C'est la minute de vérité de la discussion du budget des transports. On nous a conseillé tout à l'heure de ne pas mettre à côté de la plaque. Pour ma part, c'est la recommandation que j'adresse à M. Guerneur! *(Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)*

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

M. le ministre des transports. A mon avis, la discussion s'égare. L'amendement n° 319 vise à diminuer les ressources du FIOM.

M. Jean-Yves Le Drian. Il ne s'agit pas seulement de cela!

M. le ministre des transports. Il s'agit bien d'un amendement de suppression.

M. Louis Le Pensec. De réduction!

M. le ministre des transports. Quelles que soient vos explications, il suffit de considérer sa rédaction pour le constater.

Tout à l'heure, M. Bardol s'est livré à je ne sais quelle gymnastique pour expliquer qu'il y avait diminution et non pas suppression.

M. Guy Guerneur. C'est la dialectique!

M. le ministre des transports. Le résultat est le même.

C'est pourquoi je tiens à mettre les parlementaires face à leurs responsabilités.

M. Jean-Yves Le Drian. Absolument!

M. le ministre des transports. Si l'amendement n° 319 est adopté, la dotation du FIOM, qui aura employé tous ses crédits de 1978, ce qui prouve son utilité, sera réduite en 1979 de 20 millions de francs.

Cela, le Gouvernement ne saurait l'accepter, car le FIOM est un instrument utile. Aussi demande-t-il à l'Assemblée de repousser cet amendement par un scrutin public.

M. Jean-Yves Le Drian. Et comment allez-vous résoudre l'année prochaine la crise de la pêche industrielle? Vous n'avez pas répondu à cette question ce soir!

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

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Au fond, cet amendement rejoint une préoccupation des membres de la commission des finances qui a observé que les crédits inscrits en faveur de l'aide au carburant étaient nettement insuffisants.

M. Jean-Yves Le Drian. C'est vrai !

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Tout à l'heure, on a dit que le FIOM ne disposait pas de moyens suffisants pour jouer pleinement son rôle et on a critiqué son action.

M. Pierre-Alexandre Bourson. Ce n'est donc pas le moment de lui en enlever ?

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. Mais, monsieur le ministre, pouvez-vous rester insensible à la demande qui vous est adressée par tout le monde ? Ne serait-il pas possible d'envisager de prendre une décision appropriée, par exemple à la faveur de la discussion d'une loi de finance rectificative ?

Il est indéniable que l'effort d'aide au carburant doit être accru. Dès lors, l'amendement se justifie dans la mesure où il est légitime d'appeler l'attention du Gouvernement sur la nécessité de doter plus abondamment l'article 40 du chapitre 44-40 relatif à l'aide au carburant.

M. Jean-Yves Le Drian. Très bien !

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

M. Guy Guerneur. Monsieur Denvers, je partage le souhait que vous venez d'exprimer.

Effectivement, à la fin de l'année, dans une loi de finances rectificative, le Gouvernement pourrait inscrire des crédits supplémentaires en faveur du gazole-pêche. Ce serait bien nécessaire et plus intelligent que de déshabiller Pierre pour habiller Paul.

M. Louis Le Penec. Vous ne nous laissez pas le choix !

M. Guy Guerneur. Dans quelle situation se trouvera le pêcheur qui, subissant les effets d'un effondrement de prix, par suite d'apports excessifs de poissons sur le marché, se tournera vers le FIOM pour lui réclamer le soutien des cours ? Que lui répondront les responsables du FIOM que l'on aura privé de ses moyens d'intervention ?

C'est la politique de Gribouille !

M. Louis Le Penec. Maintenant, que chacun prenne ses responsabilités !

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 319.

Je suis saisi par le Gouvernement d'une demande de scrutin public.

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

M. le président. Je prie mesdames et messieurs 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.

Voilà le résultat du scrutin :

Nombre de votants	483
Nombre de suffrages exprimés	483
Majorité absolue	242
Pour l'adoption	210
Contre	273

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV n'est pas adopté.)

(Applaudissements sur les bancs des socialistes et des communistes.)

M. le président. Je vais mettre aux voix le titre V.

M. le ministre des transports. Je demande un scrutin public.

M. le président. Je suis saisi par le Gouvernement d'une demande de scrutin public.

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

M. le président. Je prie mesdames et messieurs 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.

Voilà le résultat du scrutin :

Nombre de votants	484
Nombre de suffrages exprimés	484
Majorité absolue	243
Pour l'adoption	284
Contre	200

L'Assemblée nationale a adopté.

Je mets aux voix les autorisations de programme du titre VI.
(Les autorisations de programme du titre VI sont adoptées.)

M. le président. Je mets aux voix les crédits de paiement du titre VI.

(Les crédits de paiement du titre VI sont adoptés.)

Après l'article 79.

M. le président. En accord avec la commission des finances, j'appelle maintenant deux amendements, n° 309 et 316, tendant à insérer deux articles additionnels après l'article 79.

L'amendement n° 309, présenté par M. Kerguéris, est ainsi rédigé :

« Après l'article 79, insérer le nouvel article suivant :

« Les coopératives maritimes d'avitaillement, régies par la loi du 4 décembre 1913 sont autorisées à réaliser 20 p. 100 de leur chiffre d'affaires en dehors de leurs sociétés statutaires.

« Cette activité ne donnant lieu à aucune ristourne, les excédents réalisés entrent en résultat d'exploitation et sont imposables comme tels. »

La parole est à M. Kerguéris.

M. Aimé Kerguéris. Chacun s'accorde à reconnaître que la législation qui régit les coopératives maritimes d'avitaillement est dépassée, puisqu'elle date, pour l'essentiel, de 1913. D'ailleurs, les services de la marine marchande préparent, en concertation avec les professionnels, des textes plus adaptés. Avant que ces textes ne paraissent, il faudra attendre trois ou quatre années, délai tout à fait légitime d'ailleurs étant donné l'ampleur de la tâche.

Or, les inquiétudes que suscitent l'avenir de la pêche sont telles que les armements n'investissent plus mais, au contraire, vendent des bateaux.

Seul l'armement coopératif investit. En 1978, il aura certainement financé près de 80 p. 100 de la construction navale pour la pêche. Or, c'est justement cette année que ses capacités de financement sont menacées. En effet, si les coopératives d'avitaillement n'ont plus la possibilité de commercer avec les non-adhérents, leurs ressources seront considérablement diminuées et l'effort méritoire du mouvement coopératif en faveur du développement de la flotte artisanale sérieusement compromis.

C'est pourquoi il est vital que dès maintenant, durant cette période difficile et non pas dans trois ou quatre années, les coopératives puissent bénéficier du même avantage que celui dont disposent les coopératives agricoles depuis la loi du 27 juin 1972, à savoir la possibilité d'offrir leurs services aux non-adhérents jusqu'à concurrence de 20 p. 100 du chiffre d'affaires.

J'ajoute que notre amendement n'aura aucune répercussion ni sur les recettes ni sur les dépenses de l'Etat puisque les coopératives d'avitaillement paient déjà l'impôt sur les sociétés et qu'elles tiennent une double comptabilité pour les adhérents d'une part, pour les non-adhérents, d'autre part.

Je demande à l'Assemblée d'adopter cet amendement afin de permettre au seul secteur qui investit dans la pêche de continuer à le faire.

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

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. La commission n'a pas eu à se prononcer sur cet amendement dont le dépôt a été très tardif. Elle laisse donc l'Assemblée juge.

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

M. le ministre des transports. Le Gouvernement est d'accord.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 309.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. L'amendement n° 316, présenté par M. Guerneur, est ainsi rédigé :

« Après l'article 79, insérer le nouvel article suivant :

« A compter de 1980, le Gouvernement présentera à l'appui du projet de loi de finances annuel un état récapitulatif de l'effort budgétaire et financier consacré aux activités maritimes et littorales. »

La parole est à M. Guerneur.

M. Guy Guerneur. Lorsque le Premier ministre avait annoncé, à Blois, qu'il nommerait un délégué à la mer, nous avions pensé que la structure administrative qui serait mise en place à cette occasion précluserait à la création d'un ministère de la mer que nous sommes nombreux à appeler de nos vœux.

En réalité, le Gouvernement s'est contenté d'instituer une délégation interministérielle à la mer, qui est une administration de type horizontal, c'est-à-dire de coordination, sans commune mesure avec une structure ministérielle.

L'élargissement des compétences du ministère des transports vers des secteurs comme les ports maritimes montre que l'on s'oriente progressivement vers le regroupement, au niveau administratif et gouvernemental, de l'ensemble des activités maritimes de l'Etat.

Il reste cependant que nombreux sont les ministères qui s'occupent des problèmes de la mer : les ministères de la défense, de l'environnement et du cadre de vie, des transports et bien d'autres encore. Certains en ont même dénombré une quinzaine voire une vingtaine.

Tous ces ministères sont dotés de crédits, ce qui rend difficile à la fois le contrôle du Parlement sur le Gouvernement et la définition d'une politique harmonieuse et cohérente de la mer.

Le naufrage de l'*Amoco Cadiz* a montré qu'une telle dispersion des moyens était préjudiciable à la prévention des accidents et à la lutte contre la pollution.

Par mon amendement, je demande au Gouvernement de présenter chaque année, à compter du projet de loi de finances pour 1980, un état récapitulatif de l'effort budgétaire et financier consacré aux activités maritimes et littorales.

Cette présentation fonctionnelle permettra au Parlement d'avoir une vue plus claire des actions engagées par l'Etat. Quant au Gouvernement, il disposera d'un outil administratif d'une grande précision.

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

M. Albert Denvers, rapporteur spécial. La commission n'a pas davantage examiné cet amendement en raison de son dépôt très tardif. Elle laisse l'Assemblée juge.

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

M. le ministre des transports. Pour être franc, je suis quelque peu embarrassé.

J'ai indiqué hier matin que je souhaitais qu'une nouvelle présentation budgétaire rende plus compréhensible l'action de l'Etat en matière de transports. De ce point de vue, je ne puis qu'approuver l'initiative de M. Guerneur.

En revanche, la longue énumération qui figure dans l'exposé sommaire de cet amendement m'inquiète car certains crédits pourront être inscrits à une rubrique et réapparaître à une autre. La gymnastique extraordinairement compliquée que l'on nous impose sera-t-elle bénéfique ? C'est la question que je pose.

Cela dit, je laisse l'Assemblée juge.

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

M. Guy Guerneur. Je comprends la perplexité du Gouvernement, mais je veux le rassurer.

Peut-être me suis-je mal exprimé tout à l'heure, mais mon objectif n'est pas de regrouper en un seul document budgétaire, dit « bleu », la totalité des crédits relatifs à la mer, car ceux-ci seront toujours affectés à des ministères différents. Ce que je souhaite, au-delà de l'effort de regroupement que chaque ministre peut effectuer pour sa propre administration, c'est la présentation d'un document interministériel à travers lequel le Parlement pourrait percevoir une politique de la mer.

Cela ne devrait pas entraîner de grandes difficultés.

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

M. Louis Le Pensec. Je crains que l'amendement qui nous est présenté ne soit ambigu et même générateur d'illusions.

Je suggère donc que M. le ministre des transports vienne prochainement devant le groupe parlementaire de la mer exposer les nouvelles dispositions qu'il envisage de prendre en matière de présentation budgétaire. De notre côté, nous lui exposerons la conception que nous avons d'un réel contrôle du budget. Je ne doute pas que nous trouvions à cet égard un terrain d'entente.

Dans ces conditions, il me semble que M. Guerneur pourrait retirer son amendement.

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

M. Guy Guerneur. M. Le Pensec, qui est vice-président du groupe de la mer, vient d'émettre une suggestion qui me paraît raisonnable.

Cela dit, je persiste à penser que l'établissement d'un document interministériel serait une bonne solution.

Dans l'espoir que M. le ministre des transports viendra très prochainement devant notre groupe d'études, je retire volontiers mon amendement.

M. le président. L'amendement n° 316 est retiré.

Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère des transports.

La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

— 2 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Lundi 13 novembre, à quinze heures, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1979, n° 560 (rapport n° 570 de M. Fernand Icart, rapporteur spécial, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Education et article 78 :

(Annexe n° 16 [Dépenses ordinaires]. — M. Jean Royer, rapporteur spécial : avis n° 571, tome VIII [Education], de M. Etienne Pinte, au nom de la commission des Affaires culturelles, familiales et sociales. Annexe n° 17 [Constructions scolaires]. — M. Lucien Neuwirth, rapporteur spécial.)

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique.

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

La séance est levée.

(La séance est levée, à quatre heures trente.)

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

Nomination de rapporteurs.

COMMISSION DES AFFAIRES CULTURELLES, FAMILIALES ET SOCIALES

Mme Hélène Missoffe a été nommée rapporteur de la proposition de loi de M. Pierre Bas relative au transfert au Panthéon des cendres de Mme Eugénie Eboué (n° 218).

M. Jacques Delhalle a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. René La Combe et plusieurs de ses collègues, tendant à compléter la loi du 13 juillet 1972 portant statut général des militaires par une disposition visant à garantir le droit au travail des militaires retraités (n° 526) (en remplacement de M. André Audinot).

M. Jean Laborde a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Joseph Franceschi et plusieurs de ses collègues, tendant à porter à 60 p. 100 le taux de la pension de reversion attribuée au conjoint survivant dans le régime général et les régimes alignés ainsi que dans le régime des professions libérales, le régime agricole et les régimes spéciaux (n° 595).

M. Jean Falala a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Pierre-Charles Krieg portant prorogation de certaines

dispositions transitoires prévues par la loi n° 61-1339 du 26 décembre 1964 portant réforme du code des pensions civiles et militaires de retraite (n° 602).

M. Pierre Chantelat a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Henri Ferrerli tendant à modifier l'article L. 223-3 du livre II du code du travail relatif aux congés annuels (n° 605).

M. Francisque Perrut a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Maurice Arreckx tendant à modifier l'article L. 751-12 du code du travail relatif à la périodicité du paiement des commissions dues aux voyageurs, représentants, placiers (n° 614).

M. Jean-Claude Gaudin a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à l'institution d'un régime complémentaire d'assurance vieillesse et survivants pour les avocats (n° 647).

COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Georges Gorse a été nommé rapporteur du projet de loi autorisant l'approbation de la convention relative au concours en personnel apporté par le Gouvernement de la République française au fonctionnement des services publics de la République de Djibouti, entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Djibouti, ensemble cinq annexes et un échange de lettres, signés à Djibouti le 28 avril 1978 (n° 577).

M. Georges Gorse a été nommé rapporteur du projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Djibouti relative au transfert du privilège de l'émission monétaire à la République de Djibouti, faite à Djibouti le 27 juin 1977 (n° 578).

M. Georges Gorse a été nommé rapporteur du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord de coopération en matière économique et financière entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Djibouti, signé à Djibouti le 27 juin 1977, ensemble l'échange de lettres en date du 26 janvier 1978 (n° 579).

M. Georges Gorse a été nommé rapporteur du projet de loi autorisant l'approbation du protocole provisoire fixant les conditions de stationnement des forces françaises sur le territoire de la République de Djibouti après l'indépendance et les principes de la coopération militaire, entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Djibouti, signé à Djibouti le 27 juin 1977 (n° 580).

M. Georges Lemoine a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification de l'accord entre la Communauté économique européenne (CEE) et la Belgique, le Danemark, la République fédérale d'Allemagne, la France, l'Irlande, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et le Royaume-Uni, Etats membres de cette Communauté (Etats membres), d'une part, et l'Association internationale de développement (Association), d'autre part, signé à Bruxelles le 2 mai 1978 (n° 649).

M. Claude-Gérard Marcus a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République de Corée sur l'encouragement et la protection des investissements, signé à Paris le 28 décembre 1977 (n° 650).

M. Fernand Marin a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'échange de lettres en date du 7 juillet 1977 entre le Gouvernement de la

République française et le Gouvernement du Royaume d'Espagne concernant l'importation en France des livres scolaires en langue espagnole (n° 651).

M. Charles Ehrmann a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant la ratification de l'avenant à la convention entre la République française et l'Etat espagnol en vue d'éviter les doubles impositions en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune du 27 juin 1973, signé à Paris le 6 décembre 1977 (n° 652).

M. Raymond Julien a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation de l'échange de lettres en date du 22 décembre 1977 entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Royaume de Suède, relatif à l'exonération réciproque des impositions sur les salaires dues par les établissements culturels des deux pays (n° 653).

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE

M. Philippe Seguin a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à l'institution d'un régime complémentaire d'assurance vieillesse et survivants pour les avocats (n° 647), dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

M. Maurice Charretier a été nommé rapporteur du projet de loi relatif au régime des loyers en 1979 (n° 662).

M. Jacques Richomme a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Henri Ferrerli tendant à assurer aux enfants nés après insémination artificielle un statut irrévocable d'enfants légitimes (n° 604).

COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES

M. Pascal Clément a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Joseph-Henri Maujoui du Gasset tendant à la création d'une commission chargée d'élaborer un statut des petites et moyennes industries (n° 637).

Mme Adrienne Horvath a été nommée rapporteur de la proposition de loi de M. Edmond Garcin et plusieurs de ses collègues tendant à assurer la sauvegarde et la reconstitution des forêts méditerranéennes et à créer les moyens efficaces de lutte contre les incendies de forêts (n° 644).

Convocation de la conférence des présidents.

La conférence constituée conformément à l'article 48 du règlement est convoquée pour le mardi 14 novembre 1978, à dix-neuf heures, dans les salons de la présidence.

Nomination de membre de commission.

(Application de l'article 38, alinéa 4, du règlement.)

Le groupe du rassemblement pour la République a désigné M. Jean Thibault pour siéger à la commission de la défense nationale et des forces armées.

Candidature affichée le 9 novembre 1978, à dix-sept heures trente, publiée au *Journal officiel* (Lois et décrets) du 10 novembre 1978.

La nomination prend effet dès la publication au *Journal officiel*.

ANNEXES AU PROCÈS-VERBAL

DE LA

3^e Séance du Jeudi 9 Novembre 1978.

SCRUTIN (N° 110)

Sur l'amendement n° 318 de M. Alain Richard, au titre IV de l'état B annexé à l'article 36 du projet de loi de finances pour 1979 (budget des transports : crédits de l'aviation civile — interventions publiques : réduire les crédits de 17 millions de francs).

Nombre des votants.....	478
Nombre des suffrages exprimés.....	477
Majorité absolue	239
Pour l'adoption	201
Contre	276

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.	Chaminade.	Florian.
Abadie.	Chandernagor.	Fontaine.
Andrieu (Haute-Garonne).	Mme Chavatte.	Forgues.
Andrieux (Pas-de-Calais).	Chénard.	Forni.
Ansart.	Chevènement.	Mme Fost.
Aumont.	Mme Chonavel.	Franceschl.
Auroux.	Combrisson.	Mme Fraysse-Cazalls.
Autain.	Mme Constans.	Frelaut.
Mme Avice.	Cot (Jean-Pierre).	Gaillard.
Ballanger.	Couillet.	Garcin.
Balmigère.	Crépeau.	Garrouste.
Bapt (Gérard).	Darlot.	Gau.
Mme Barbera.	Darras.	Gauthier.
Bardol.	Defferre.	Girardot.
Barthe.	Defontaine.	Mme Goeuriot.
Baylet.	Delehedde.	Goldberg.
Bayou.	Delelis.	Gosnat.
Bêche.	Denvers.	Gouhier.
Beix (Roland).	Depietri.	Mme Goutmann.
Benoist (Daniel).	Desrier.	Gremetz.
Besson.	Deschamps (Bernard).	Guidoni.
Billardon.	Deschamps (Henri).	Haesebroeck.
Billoux.	Dubedout.	Hage.
Bocquet.	Ducoloné.	Hautecœur.
Bonnet (Alain).	Duplet.	Hermier.
Bordu.	Duraffour (Paul).	Hernu.
Boucheron.	Duroméa.	Mme Horvath.
Boulay.	Duroure.	Houël.
Bourgeois.	Dutard.	Houteer.
Brugnon.	Emmanuel.	Huyghues des Etages.
Brunhes.	Evin.	Mme Jacq.
Bustin.	Fabius.	Jagoret.
Cambollive.	Faugaret.	Jans.
Canacos.	Faure (Gilbert).	Jarosz (Jean).
Cellard.	Faure (Maurice).	Jourdan.
Césaire.	Filloud.	Jouve.
	Fiterman.	Joxe (Pierre).

Julien.
Juquin.
Kalinsky.
Labarrère.
Laborde.
Lagorce (Pierre).
Lajoinie.
Laurain.
Laurent (André).
Laurent (Paul).
Laurisergues.
Lavédrine.
Lavielle.
Lazzarino.
Mme Leblanc.
Le Drian.
Léger.
Légrand.
Leizour.
Le Meur.
Lemoine.
Le Pensec.
Leroy.
Madelles (Bernard).
Madelles (Philippe).
Maillet.
Maisonnat.
Malvy.
Manet.
Marchais.
Marchand.

Marin.
Masquère.
Massot (François).
Maton.
Mauroy.
Mellck.
Mermaz.
Mexandeau.
Michel (Claude).
Michel (Henri).
Millet (Gilbert).
Mitterrand.
Montdargent.
Mme Moreau (Gisèle).
Nilès.
Notebart.
Nucci.
Odru.
Pesce.
Philibert.
Pierret.
Pignion.
Pistre.
Plantegenest.
Poperen.
Porcu.
Porell.
Mme Porte.
Pourchon.
Mme Privat.

Prouvost.
Quilès.
Ralite.
Raymond.
Renard.
Richard (Alain).
Rieubon.
Rigout.
Rocard (Michel).
Roger.
Ruffe.
Saint-Paul.
Sainte-Marie.
Santrat.
Savary.
Sénès.
Soury.
Taddei.
Tassy.
Tondon.
Tourné.
Vacant.
Vial-Massat.
Vidal.
Villa.
Visse.
Vivien (Alain).
Vizet (Robert).
Wargnies.
Wilquin (C'aude).
Zarka.

Ont voté contre :

MM.	Birraux.	Cazalet.
Abelin (Jean-Pierre).	Bisson (Robert).	César (Gérard).
About.	Biwer.	Chantelat.
Alduy.	Bizet (Emile).	Chapel.
Alphandery.	Blanc (Jacques).	Charles.
Anquer.	Boinvilliers.	Charretier.
Arreckx.	Bolo.	Chasseguet.
Aubert (Emmanuel).	Bonhomme.	Chauvet.
Aubert (François d').	Bord.	Chazalon.
Aurillac.	Bourson.	Chinaud.
Bamana.	Bousch.	Chirac.
Barbier (Gilbert).	Bouvard.	Clément.
Bariani.	Boyon.	Cointat.
Barnérlas.	Bozsl.	Colombier.
Barnier (Michel).	Brzanche (de).	Comiti.
Bas (Pierre).	B'aun (Gérard).	Cornet.
Bassot (Hubert).	Brial (Benjamin).	Cornette.
Baudouin.	Briane (Jean).	Corrèze.
Baumel.	Brocard (Jean).	Couderc.
Bayard.	Brochard (Albert).	Couepel.
Bechter.	Cabanel.	Coulais (Claude).
Bégault.	Caillaud.	Costé.
Benoit (René).	Caille.	Couve de Murville.
Benouville (de).	Caro.	Crenn.
Berest.	Castagnou.	Cressard.
Berger.	Cattin-Bazln.	Daillet.
Bernard.	Cavallé (Jean-Charles).	Dassault.
Beucler.		Dehalne.
Bigard.		

Delalande.	Harcourt	Narquin.
Dejaucou.	(François d').	Neuwirth.
Delatre.	Hardy.	Nolr.
Delfosse.	Mme Hautecloque	Nungesser.
Delhalle.	(de).	Paecht (Arthur).
Delong.	Héraud.	Pallier.
Delprat.	Hunault.	Papel.
Deniau (Xavier).	Icart.	Pasquint.
Deprez.	Inchauspé.	Pasty.
Desanlis.	Jacob.	Pécard.
Devaquet.	Jarrot (André).	Pernin.
Dhinnin.	Julia (Didier).	Péronnet.
Donnadieu.	Juventin.	Perrut.
Douffrigues.	Kasperleit.	Petit (André).
Dousset.	Kerguéris.	Petit (Camille).
Drouet.	Klein.	Pianta.
Druon.	Koehl.	Pierre-Bloch.
Dubreuil.	Krieg.	Pincau.
Dugoujon.	Labbé.	Pinte.
Durafour (Michel).	La Combe.	Piot.
Durr.	Lafleur.	Pons.
Ehrmann.	Lancien.	Poujade.
Eymard-Duvernay.	Lataillade.	Préaumont (de).
Fabre (Robert-Félix).	Lauriol.	Pringalle.
Falala.	Le Cabellec.	Proriot.
Faure (Edgar).	Le Douarec.	Raynal.
Feit.	Léotard.	Revet.
Fenech.	Lepeltier.	Ribes.
Féron.	Lepercq.	Richard (Lucien).
Ferretti.	Le Tac.	Richomme.
Fèvre (Charles).	Ligot.	Rivièrez.
Flosse.	Liogier.	Rolland.
Fonteneau.	Lipkowski (de).	Rossi.
Forens.	Longuet.	Rossinot.
Fossé (Roger).	Madelin.	Roux.
Fourneyron.	Maigret (de).	Rufenacht.
Foyer.	Malaud.	Sablé.
Frédéric-Dupont.	Mancel.	Sallé (Louis).
Fuchs.	Marcus.	Sauvaigo.
Gantier (Gilbert).	Marette.	Schneiter.
Gascher.	Marie.	Schvartz.
Gastines (de).	Martin.	Séguin.
Gaudin.	Masson (Jean-Louis).	Seitlinger.
Geng (Francis).	Masson (Marc).	Sergheraert.
Gérard (Alain).	Massoubre.	Serres.
Giacomi.	Mathieu.	Sourdille.
Ginoux.	Mauger.	Sprauer.
Girard.	Maujouiian	Stasi.
Gissinger.	du Gasset.	Sudreau.
Goasduff.	Maximin.	Taugourdeau.
Godefroy (Pierre).	Mayoud.	Thibault.
Godfrain (Jacques).	Médecin.	Thomas.
Gorse.	Mesmin.	Tiberi.
Goulet (Daniel).	Messmer.	Tissandier.
Granet.	Micaux.	Tomasini.
Grussenmeyer.	Milton.	Torre (Henri).
Guéna.	Miossec.	Tourrain.
Guermeur.	Mme Missoffe.	Tranchant.
Guichard.	Monfrais.	Valleix.
Guilliod.	Montagne.	Verpillière (de la).
Haby (Charles).	Mme Moreau	Vivien
Haby (René).	(Louise).	(Robert-André).
Hamel.	Morellon.	Voitquin (Hubert).
Hamelin (Jean).	Mousteche.	Voisin.
Hamelin (Xavier).	Muller.	Wagner.
		Weisenhorn.
		Zeller.

S'est abstenu volontairement :

M. Lagourgue.

N'ont pas pris part au vote :

MM.	Debré	Pidjot.
Audinot.	Mme Dienesch.	Rocca Serra (de).
Baridon.	Mme Harcourt	Royer.
Beaumont.	(Florence d').	
Branger.		

Excusé ou absent par congé :

(Application de l'article 162, alinéas 2 et 3, du règlement.)

M. Fabre (Robert).

N'ont pas pris part au vote :

M. Jacques Chaban-Delemas, président de l'Assemblée nationale, et M. Huguet, qui présidait la séance.

A délégué son droit de vote :

(Application de l'ordonnance n° 58-1066 du 7 novembre 1958.)

M. Juventin à M. Alphandery.

SCRUTIN (N° 111)

Sur le titre III de l'état B annexé à l'article 36 du projet de loi de finances pour 1979 (budget des transports — crédits de la marine marchande : moyens des services).

Nombre des votants.....	485
Nombre des suffrages exprimés.....	484
Majorité absolue	243
Pour l'adoption	289
Contre	195

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour :

MM.	Chasseguet.	Glissinger.
Abelin (Jean-Pierre).	Chauvet.	Goasduff.
About.	Chazalon.	Godefroy (Pierre).
Alduy.	Chinaud.	Godfrain (Jacques).
Alphandery.	Chirac.	Gorse.
Ansquer.	Clément.	Goulet (Daniel).
Arreckx.	Coïntat.	Granet.
Aubert (Emmanuel).	Colombier.	Grussenmeyer.
Aubert (François d').	Comiti.	Guéna.
Audinot.	Cornet.	Guermeur.
Aurillac.	Cornette.	Guichard.
Autain.	Corréze.	Guilliod.
Bamana.	Couderc.	Haby (Charles).
Barbier (Gilbert).	Couepel.	Haby (René).
Bariani.	Coulais (Claude).	Hamel.
Baridon.	Cousté.	Hamelin (Jean).
Barnérias.	Couve de Murville.	Hamelin (Xavier).
Barnier (Michel).	Crénn.	Mme Harcourt (Florence d').
Bas (Pierre).	Cressard.	Harcourt (François d').
Bassot (Hubert).	Daillet.	Hardy.
Baudouin.	Dassault.	Mme Hautecloque (de).
Baumel.	Dehatne.	Héraud.
Bayard.	Delalande.	Hunault.
Beaumont.	Delatre.	Icart.
Bechter.	Delfosse.	Inchauspé.
Bégault.	Delhalle.	Jacob.
Beix (Roland).	Deiong.	Jarrot (André).
Benoit (René).	Deiprat.	Julia (Didier).
Benouville (de).	Deniau (Xavier).	Juventin.
Berger.	Deprez.	Kasperleit.
Bernard.	Desanlis.	Kerguéris.
Beucler.	Devaquet.	Klein.
Beigard.	Dhinnin.	Koehl.
Billardon.	Donnadieu.	Krieg.
Birraux.	Douffrigues.	Labbé.
Blisson (Robert).	Dousset.	La Combe.
Biwer.	Drouet.	Lafleur.
Bizet (Emile).	Druon.	Lagourgue.
Bianc (Jacques).	Dubreuil.	Lancien.
Boinvilliers.	Dugoujon.	Lataillade.
Bolo.	Durr.	Lauriol.
Bonhomme.	Ehrmann.	Le Cabellec.
Bord.	Eymard-Duvernay.	Le Douarec.
Boucheron.	Fabre (Robert-Félix).	Léotard.
Bourson.	Falala.	Lepeltier.
Bousch.	Faure (Edgar).	Lepercq.
Bouvard.	Feit.	Le Tac.
Boyon.	Fenech.	Ligot.
Bozzl.	Féron.	Liogier.
Branche (de).	Ferretti.	Lipkowski (de).
Branger.	Fèvre (Charles).	Longuet.
Braun (Gérard).	Flosse.	Madelin.
Brial (Benjamin).	Fontaine.	Maigret (de).
Briane (Jean).	Fonteneau.	Malaud.
Brocard (Jean).	Forens.	Mancel.
Brochard (Albert).	Fossé (Roger).	Marchand.
Cabanel.	Fourneyron.	Marcus.
Caillaud.	Foyer.	Marette.
Caille.	Frédéric-Dupont.	Marie.
Caro.	Fuchs.	Martin.
Castagnou.	Gantier (Gilbert).	Masson (Jean-Louis).
Cattin-Bazin.	Gascher.	Masson (Marc).
Cavallé (Jean-Charles).	Gazafet (de).	Massoubre.
Cazafet.	Gaudin.	Mathieu.
César (Gérard).	Geng (Francis).	Mauger.
Chantelat.	Gérard (Alain).	Maujouiian du Gasset.
Chapel.	Charles.	Maximin.
Charles.	Charretier.	

Mayoud.
Médecin.
Mesmin.
Messmer.
Micaux.
Millon.
Miossec.
Mme Missoffe.
Monfrais.
Montagne.
Mme Moreau (Louise).
Morelion.
Mouille.
Moustache.
Muller.
Narquin.
Neuwirth.
Noir.
Nungesser.
Paecht (Arthu.).
Pailier.
Papet.
Pasty.
Péricard.
Pernin.
Péronnet.
Perrut.
Petit (André).
Pelt (Canulle).

Planla.
Pldjal.
Pierre-Bloch.
Pineau.
Pinte.
Plot.
Plantegenest.
Pons.
Poujade.
Préaumont (de).
Pringalle.
Proriol.
Raynal.
Revel.
Ribes.
Richard (Lucien).
Richomme.
Rivière.
Rocca Serra (de).
Rolland.
Rossi.
Rossinot.
Roux.
Royer.
Rufenacht.
Sablé.
Salié (Louis).
Sauvaigo.

Schneller.
Schvartz.
Séguin.
Seitlinger.
Sergheeraert.
Serres.
Sourdille.
Sprauer.
Stasi.
Sudreau.
Taugourdeau.
Thibault.
Thomas.
Tiberi.
Tissandier.
Tomasinl.
Torre (Henri).
Tourrain.
Trauchant.
Valleix.
Verpillière (de la).
Vivien (Robert-André).
Volquin (Hubert).
Voisin.
Wagner.
Weisenhorn.
Zeller.

Ont voté contre :

MM.
Abadie.
Andrieu (Haute-Garonne).
Andrieux (Pas-de-Calais).
Ansart.
Aumont.
Auroux.
Mme Avice.
Ballanger.
Balmigère.
Bapt (Gérard).
Mme Barbera.
Bardol.
Barthe.
Baylet.
Bayou.
Bêche.
Benoist (Daniel).
Zesson.
Billoux.
Bocquet.
Bonnet (Alain).
Bordu.
Boulay.
Bourgois.
Brugnon.
Brunhes.
Bustin.
Cambolive.
Canacos.
Cellard.
Césaire.
Chaminade.
Chandernagor.
Mme Chavatte.
Chénard.
Chevenement.
Mme Chonavel.
Combrisson.
Mme Constans.
Cot (Jean-Pierre).
Coullet.
Crépeau.
Darinot.
Darras.
Defferre.
Defontaine.
Delehedde.
Delelis.
Denvers.
Depietri.
Derosier.
Deschamps (Bernard).
Deschamps (Henri).
Dubedout.
Ducoloné.
Dupilet.
Duraffour (Paul).
Duroméa.
Duroure.
Dutard.
Emmanuelli.
Evin.
Fabius.
Faugaret.

Fauro (Gilbert).
Faure (Maurice).
Fillioud.
Fiterman.
Florian.
Forgues.
Forn.
Mme Fost.
Franceschl.
Mme Fraysse-Cazalis.
Frelaut.
Galliard.
Garcin.
Garrouste.
Gau.
Gauthier.
Girardot.
Mme Goeuriot.
Goldberg.
Gosnat.
Gouhier.
Mme Goutmann.
Gremetz.
Guldoni.
Haesebroeck.
Hage.
Hauteccœur.
Hermier.
Hernu.
Mme Horvath.
Houël.
Houteer.
Huyghues des Etages.
Mme Jacq.
Jagoret.
Jans.
Jarosz (Jean).
Jourdan.
Jouve.
Joxe.
Julien.
Juquin.
Kallinsky.
Labarrère.
Laborde.
Lagorce (Pierre).
Lajoinie.
Laurain.
Laurent (André).
Laurent (Paul).
Laurissergues.
Lavédrine.
Lavielle.
Lazarino.
Mme Lebianc.
Le Drian.
Léger.
Legrand.
Leizour.
Le Meur.
Lemoine.
Le Pensec.
Leroy.
Madrelle (Bernard).
Madrelle (Philippe).
Maillet.

Maisonnat.
Malvy.
Manet.
Marchais.
Marin.
Masquère.
Massot (François).
Maton.
Mauroy.
Mellick.
Mermaz.
Mexandeau.
Michel (Claude).
Michel (Henri).
Millet (Gilbert).
Mitterrand.
Montdargent.
Mme Moreau (Gisèle).
Nilés.
Notchart.
Nucci.
Odru.
Pasquini.
Pesce.
Phillbert.
Pierret.
Pignion.
Pistre.
Poperen.
Porcu.
Porelli.
Mme Porte.
Pourchon.
Mme Privat.
Prouvost.
Quilès.
Ralite.
Raymond.
Renard.
Richard (Alain).
Rieubon.
Rigout.
Rocard (Michel).
Roger.
Ruffe.
Saint-Paul.
Sainte-Marie.
Santrot.
Sivary.
Sénéas.
Soury.
Taddei.
Tassy.
Tandon.
Tourné.
Vacant.
Vial-Massat.
Vidal.
Villa.
Visse.
Vivien (Alain).
Vizet (Robert).
Wagnies.
Wilquin (Claude).
Zarka.

S'est abstenu volontairement :

M. Giacomi.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Berest, Debré, Mme Dienesch.

Excusé ou absent par congé :

(Application de l'article 162, alinéas 2 et 3, du règlement.)

M. Fabre (Robert).

N'ont pas pris part au vote :

M. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale, et M. Huguet, qui présidait la séance.

A délégué son droit de vote :

(Application de l'ordonnance n° 58-1066 du 7 novembre 1958.)

M. Juventin à M. Alphandery.

SCRUTIN (N° 112)

Sur l'amendement n° 319 de M. Le Drian au titre IV de l'état B annexé à l'article 36 du projet de loi de finances pour 1979 (budget des transports : crédits de la marine marchande -- interventions publiques : réduire les crédits de 20 millions de francs).

Nombre des votants.....	483
Nombre des suffrages exprimés.....	483
Majorité absolue	242
Pour l'adoption	210
Contre	273

L'Assemblée nationale n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abadie.
Andrieu (Haute-Garonne).
Andrieux (Pas-de-Calais).
Ansart.
Audinot.
Aumont.
Auroux.
Autain.
Mme Avice.
Ballanger.
Batmigière.
Bapt (Gérard).
Mme Barbera.
Bardol.
Barthe.
Baylet.
Bayou.
Beaumont.
Bêche.
Beix (Roland).
Benoist (Daniel).
Besson.
Billardon.
Billoux.
Bocquet.
Bonnet (Alain).
Bordu.
Boucheron.
Boulay.
Bourgois.
Branger.
Brugnon.
Brunhes.
Bustin.
Cambolive.
Canacos.
Cellard.
Césaire.
Chaminade.
Chandernagor.
Mme Chavatte.
Chénard.
Chevenement.
Mme Chonavel.
Combrisson.
Mme Constans.
Cot (Jean-Pierre).
Coullet.

Crépeau.
Darinot.
Darras.
Defferre.
Defontaine.
Delehedde.
Delelis.
Deprat.
Denvers.
Depietri.
Derosier.
Deschamps (Bernard).
Deschamps (Henri).
Dubedout.
Ducoloné.
Dupilet.
Duraffour (Paul).
Duroméa.
Duroure.
Dutard.
Emmanuelli.
Evin.
Fabius.
Faugaret.
Faure (Gilbert).
Faure (Maurice).
Fillioud.
Fiterman.
Florian.
Forgues.
Forni.
Mme Fost.
Franceschl.
Mme Fraysse-Cazalis.
Frelaut.
Galliard.
Garcin.
Garrouste.
Gau.
Gauthier.
Girardot.
Mme Goeuriot.
Goldberg.
Gosnat.
Gouhier.
Mme Goutmann.
Gremetz.
Guidoni.
Haesebroeck.

Hage.
Mme Harcourt (Finrence d').
Hauteccœur.
Hermier.
Hernu.
Mme Horvath.
Houël.
Houteer.
Humaut.
Huyghues des Etages.
Mme Jacq.
Jagoret.
Jans.
Jarosz (Jean).
Jourdan.
Jouve.
Joxe.
Julien.
Juquin.
Kallinsky.
Labarrère.
Laborde.
Lagorce (Pierre).
Lajoinie.
Laurain.
Laurent (André).
Laurent (Paul).
Laurissergues.
Lavédrine.
Lavielle.
Lazarino.
Mme Leblanc.
Le Drian.
Léger.
Legrand.
Leizour.
Le Meur.
Lemoine.
Le Pensec.
Leroy.
Madrelle (Bernard).
Madrelle (Philippe).
Maillet.
Maisonnat.
Malaud.
Malvy.
Marchais.

Marchand.
Marin.
Masquère.
Massot (François).
Maton.
Mauroy.
Mclicck.
Mermaz.
Mexandeau.
Michel (Claude).
Michel (Henri).
Millet (Gilbert).
Millerrand.
Montdargent.
Mme Moreau
(Gisèle).
Niles.
Notchart.
Nucci.
Odru.
Pesce.
Philibert.

Pidjot.
Pierret.
Pignion.
Pistre.
Plantegenest.
Poperen.
Poreu.
Porelli.
Mme Porte.
Pourchon.
Mme Privat.
Prouvost.
Quilès.
Ralié.
Raymond.
Renard.
Richard (Alain).
Rieubon.
Rigout.
Rocard (Michel).
Rogor.
Royer.

Ruffe.
Saint-Paul.
Sainte-Marie.
Sanrot.
Savary.
Sénès.
Sergheraert.
Soury.
Taddei.
Tassy.
Tondon.
Tourné.
Vacant.
Vial-Massat.
Vidal.
Villa.
Visse.
Vivlen (Alain).
Vizat (Robert).
Wargnies.
Wilquin (Claude).
Zarka.

Péricard.
Perrin.
Péronnet.
Perrut.
Petit (André).
Petit (Camille).
Planta.
Pierre-Bloch.
Pineau.
Pinte.
Piot.
Pons.
Poujade.
Préumont (de).
Pringalle.
Priol.
Raynal.
Serres.
Ribes.

Richard (Lucien).
Richomme.
Rivière.
Rocca Serra (de).
Jolland.
Rossi.
Rossinot.
Roux.
Rufenacht.
Sablé.
Sallé (Louis).
Sauvalgo.
Schmeiter.
Schvartz.
Séguin.
Seiffinger.
Sourille.
Sprauer.

Stasi.
Sudreau.
Tangourdeau.
Thibault.
Thomas.
Tiberi.
Tissandier.
Torre (Henri).
Tourrain.
Trenchant.
Valleix.
Verpillière (de la).
Vivien
(Robert-André).
Voilquin (Hubert).
Voisin.
Wagner.
Waisenhorn.
Zeller.

Ont voté contre :

MM.
Abelin (Jean-Pierre).
About.
Alduy.
Alphandery.
Ansqer.
Arreckx.
Aubert (Emmanuel).
Aubert (François d').
Aurillac.
Bamana.
Barbier (Gilbert).
Bariani.
Baridon.
Barnérias.
Barnier (Michel).
Bas (Pierre).
Bassot (Hubert).
Baudouin.
Baumel.
Bayard.
Bechter.
Bégault.
Benoit (René).
Benouville (de).
Berger.
Bernard.
Beucler.
Bigéard.
Birraux.
Bisson (Robert).
Biver.
Bizet (Emile).
Blanc (Jacques).
Bolo.
Bonhomme.
Bord.
Bourson.
Bousch.
Bouvard.
Boyon.
Bozzi.
Branche (de).
Braun (Gérard).
Brial (Benjamin).
Briane (Jean).
Brocard (Jean).
Brochard (Albert).
Cabanel.
Caillaud.
Caillé.
Caro.
Castagnou.
Cattin-Bazin.
Cavallé
(Jean-Charles).
Cazalet.
César (Gérard).
Chantelat.
Chapel.
Charles.
Charretier.
Chasseguet.
Chauvet.
Chazalon.
Chinaud.
Chirac.
Clément.
Coimbat.
Colombier.
Comiti.
Cornet.
Cornette.
Corrèze.
Couderc.

Couepel.
Coulais (Claude).
Cousté.
Couve de Murville.
Crenn.
Cressard.
Daillet.
Dassault.
Dehalme.
Delalande.
Delaneau.
Delatre.
Delfosse.
Delhalle.
Delong.
Deniau (Xavier).
Deprez.
Desanlis.
Devaquet.
Dhimmin.
Donnadieu.
Doufflaques.
Dousset.
Drouot.
Druon.
Dubreuil.
Dugoujon.
Durafour (Michel).
Durr.
Ehrmann.
Eymard-Duvernay.
Fabre (Robert-Félix).
Falala.
Faure (Edgar).
Féit.
Fenech.
Féron.
Féretti.
Fèvre (Charles).
Flosse.
Fontaine.
Fonteneau.
Forens.
Fossé (Roger).
Fourneyron.
Foyer.
Frédéric-Dupont.
Fuchs.
Gantier (Gilbert).
Gascher.
Gastines (de).
Gaudin.
Geng (François).
Gérard (Alain).
Giacomi.
Ginoux.
Girard.
Gissinger.
Goasduff.
Godefroy (Pierre).
Godfrain (Jacques).
Gorse.
Goulet (Daniel).
Granet.
Grussenmeyer.
Guéna.
Guermeur.
Guichard.
Guillod.
Haby (Charles).
Haby (René).
Hamel.
Hamelin (Jean).
Hamelin (Xavier).

Harcourt.
(François d').
Hardy.
Mme Hautecloque
(de).
Héraud.
Icart.
Inchauspé.
Jacob.
Jarrot (André).
Julia (Didier).
Juventin.
Kasperett.
Kergueris.
Klein.
Koehl.
Krieg.
Labbé.
La Combe.
Lafleur.
Lagourgue.
Lancien.
Lalafade.
Lauriol.
Le Cabellec.
Le Douarec.
Léotard.
Lepeltier.
Lepercq.
Le Tac.
Ligot.
Llogier.
Lipkowski (de).
Longuet.
Madelin.
Maigret (de).
Mancel.
Marcus.
Murette.
Marie.
Martin.
Masson (Jean-Louis).
Masson (Marc).
Massoubre.
Mathieu.
Mauger.
Maujorian
du Gasset.
Maximin.
Mayoud.
Médecin.
Mesmin.
Messmer.
Micaux.
Millon.
Miossee.
Mme Missoffe.
Monfrais.
Montagne.
Mme Moreau
(Louise).
Moreillon.
Mouille.
Moustache.
Muller.
Narquin.
Newirth.
Noir.
Nungesser.
Paecht (Arthur).
Paillet.
Papet.
Pasquini.
Pasty.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Berest.

Boinwilliers.
Debré.

Mme Dienesch.
Tonasini.

Excusé ou absent par congé :

(Application de l'article 162, alinéas 2 et 3, du règlement.)

M. Fabre (Robert).

N'ont pas pris part au vote :

M. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale, et M. Huguet, qui présidait la séance.

A délégué son droit de vote :

(Application de l'ordonnance n° 58-1066 du 7 novembre 1958.)

M. Juventin à M. Alphandery.

Mise au point au sujet du présent scrutin :

MM. Audinot, Beaumont, Branger, Delprat, Mme Florence d'Harcourt, MM. Humault, Maudou, Pidjot, Plantagenest, Royer, Sergheraert portés comme ayant voté pour ont fait savoir qu'ils avaient voulu voter contre.

SCRUTIN (N° 113)

Sur le titre V de l'état C annexé à l'article 37 du projet de loi de finances pour 1979 (budget des transports — crédits de la marine marchande : investissements exécutés par l'Etat).

Nombre des votants.....	484
Nombre des suffrages exprimés.....	484
Majorité absolue.....	243

Pour l'adoption.....	284
Contre.....	200

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abelin (Jean-Pierre).
About.
Alduy.
Alphandery.
Ansqer.
Arreckx.
Aubert (Emmanuel).
Aubert (François d').
Audinot.
Aurillac.
Bamana.
Barbier (Gilbert).
Bariani.
Baridon.
Barnérias.
Barnier (Michel).
Bas (Pierre).
Bassot (Hubert).
Baudouin.
Baumel.
Bayard.
Beaumont.
Bechter.
Bégault.
Benoit (René).
Benouville (de).
Berger.
Bernard.
Beucler.
Bigéard.
Birraux.
Bisson (Robert).

Biver.
Bizet (Emile).
Blanc (Jacques).
Boinwilliers.
Bolo.
Bonhomme.
Bord.
Bourson.
Bousch.
Bouvard.
Boyon.
Bozzi.
Branche (de).
Branger.
Braun (Gérard).
Brial (Benjamin).
Briane (Jean).
Brocard (Jean).
Brochard (Albert).
Cabanel.
Caillaud.
Caillé.
Caro.
Castagnou.
Cattin-Bazin.
Cavallé
(Jean-Charles).
Cazalet.
César (Gérard).
Chantelat.
Chapel.
Charles.
Charretier.

Chasseguet.
Chauvet.
Chazalon.
Chinaud.
Chirac.
Clément.
Coimbat.
Cornet.
Cornette.
Corrèze.
Couderc.
Couepel.
Coulais (Claude).
Cousté.
Couve de Murville.
Crenn.
Cressard.
Daillet.
Dassault.
Dehalme.
Delalande.
Delaneau.
Delatre.
Delfosse.
Delhalle.
Delong.
Delprat.
Deniau (Xavier).
Deprez.
Desanlis.
Devaquet.

Dhinnin.
Donnadieu.
Douffrigues.
Dousset.
Drouet.
Druon.
Dubreuil.
Dugoujon.
Durafour (Michel).
Durr.
Ehrmann.
Eymard-Duvernay.
Fabre (Robert-Félix).
Falala.
Faure (Edgar).
Feit.
Fenceh.
Féron.
Ferretti.
Fèvre (Charles).
Flosse.
Fontaine.
Fonteneau.
Forens.
Fossé (Roger).
Fourneyron.
Foyer.
Frédéric-Dupont.
Fuels.
Gantier (Gilbert).
Gascher.
Gastines (de).
Gaudin.
Geng (Francis).
Gérard (Alain).
Giacomi.
Ginoux.
Girard.
Gissingier.
Goasdouff.
Godefroy (Pierre).
Godfrain (Jacques).
Gorse.
Goulet (Daniel).
Granel.
Grussenmeyer.
Guéna.
Guermeyr.
Guichard.
Guilliod.
Haby (Charles).
Haby (René).
Hamel.
Hamella (Jean).
Hamella (Xavier).
Mme Harcourt
(Florence d').
Harcourt
(François d').
Hardy.
Mme Hauteclouque
(de).
Héraud.
Hunault.
Icart.

Inchauspé.
Jacob.
Jarrot (André).
Julia (Didier).
Juventin.
Kaspereit.
Korguëris.
Klein.
Koehl.
Krieg.
Labbé.
La Combe.
Lafleur.
Langourgue.
Lancien.
Lataillade.
Lauriol.
Le Cabellec.
Le Douarec.
Léotard.
Lepeltier.
Lepereq.
Le Tac.
Ligot.
Ligier.
Lipkowski (de).
Longuet.
Madelin.
Maigret (de).
Malaud.
Mancel.
Marcus.
Marette.
Marie.
Martin.
Masson (Jean-Louis).
Masson (Marc).
Massoubre.
Mathieu.
Mauger.
Maujollan
du Gasset.
Maximin.
Mayoud.
Médecin.
Mesmin.
Messmer.
Mieux.
Millon.
Miossec.
Mme Missoffe.
Monfrais.
Montagne.
Mme Moreau
(Louise).
Morellon.
Mouille.
Moustache.
Muller.
Narquin.
Neuwirth.
Noir.
Nungesser.
Paecht (Arthur).
Paller.

Ont voté contre :

MM.
Abadie.
Andrieu
(Haute-Garonne).
Andrieux
(Pas-de-Calais).
Ansart.
Aumont.
Auroux.
Autain.
Mme Avice.
Ballanger.

Balmigère.
Bapt (Gérard).
Mme Barbera.
Bardol.
Barthe.
Baylet.
Bayou.
Bèche.
Beix (Roland).
Benolst (Daniel).
Besson.
Billardon.

Papet.
Pasquini.
Pasty.
Péricard.
Pernin.
Péronnet.
Perrut.
Petit (André).
Petit (Camille).
Pianla.
Pidjot.
Pierre-Bloch.
Pineau.
Pinte.
Piot.
Plantegenest.
Pons.
Poujade.
Préaumont (de).
Pringalle.
Proriot.
Raynal.
Revet.
Ribes.
Richard (Lucien).
Richomme.
Rocca Serra (de).
Rolland.
Rossi.
Rossinot.
Roux.
Royer.
Rulenaecht.
Sabé.
Sallé (Louis).
Sauvaigo.
Schneiter.
Schvartz.
Séguin.
Seitlinger.
Sergheraert.
Serres.
Sourdille.
Sprauer.
Sudreau.
Taugourdeau.
Thibault.
Thomas.
Tiberi.
Tissandier.
Tomasini.
Torre (Henri).
Tourrain.
Tranchant.
Valteix.
Verpillière (de la).
Vivien
(Robert-André).
Voilquin (Hubert).
Voisin.
Wagner.
Weisenhorn.
Zeller.

Billoux.
Bocquet.
Bonnet (Alain).
Bordu.
Boucheron.
Boulay.
Bourgeois.
Brugnon.
Brunhes.
Bustin.
Cambolive.
Canacos.

Cellard.
Césaire.
Chaminade.
Chandernagor.
Mme Chavatte.
Chénard.
Chevenement.
Mme Chonavel.
Combrisson.
Mme Constans.
Cot (Jean-Pierre).
Couillet.
Crépeau.
Darinet.
Darras.
Defferre.
Defontaine.
Delehedde.
Deletis.
Denvers.
Depletri.
Derosier.
Deschamps
(Bernard).
Deschamps (Henri).
Dubedout.
Ducoloné.
Dupilet.
Duraffour (Paul).
Duronca.
Duroure.
Dutar.
Enmannuelli.
Evin.
Fabius.
Faugaret.
Faure (Gilbert).
Faure (Maurice).
Fillioud.
Fiterman.
Florian.
Forgues.
Forni.
Mme Fost.
Franceschi.
Mme Fraysse-Cazalis.
Frelaut.
Gaillard.
Garcin.
Garrouste.
Gau.
Gauthier.
Girardot.
Mme Goerriot.
Goldberg.
Gosnat.
Gouhier.

Mme Goutmann.
Greinetz.
Guidoni.
Haeschbroeck.
Hage.
Hauteccœur.
Hermier.
Hernu.
Mme Horvath.
Houël.
Houteer.
Huyghues
des Etages.
Mme Jacq.
Jagoret.
Jans.
Jarosz (Jean).
Jourdan.
Jouve.
Joxe.
Julien.
Juquin.
Kalinsky.
Labarrère.
Laborde.
Lagorce (Pierre).
Lajoine.
Laurain.
Laurent (André).
Laurent (Paul).
Laurissergues.
Lavédrine.
Lavielle.
Lazzarino.
Mme Leblanc.
Le Drian.
Léger.
Legrand.
Leizour.
Le Meur.
Lemoine.
Le Pensec.
Leroy.
Madrelle (Bernard).
Madrelle (Philippe).
Maillet.
Maisonnat.
Malvy.
Manet.
Marchais.
Marchand.
Marin.
Masquère.
Massot (François).
Maton.
Mauroy.
Mellick.

Mermaz.
Mexandean.
Michel (Claude).
Michel (Henri).
Millet (Gilbert).
Milterrand.
Muntaragent.
Mme Moreau
(Gisèle).
Nils.
Notebart.
Nucci.
Odru.
Pecse.
Philibert.
Pierret.
Pignion.
Pistre.
Poperen.
Porcu.
Porelli.
Mme Porte.
Pourehon.
Mme Privat.
Prouvost.
Quilès.
Rallie.
Raymond.
Renard.
Richard (Alain).
Rieuhon.
Rigout.
Rivière.
Rocard (Michel).
Roger.
Ruffe.
Saint-Paul.
Sainte-Marie.
Sanrot.
Savary.
Sénès.
Soury.
Taddei.
Tassy.
Tondon.
Tourné.
Vacant.
Vial-Massat.
Vidal.
Villa.
Visse.
Vivien (Alain).
Vizet (Robert).
Wargnies.
Wilquin (Claude).
Zarka.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Berest, Debré, Mme Dienesch, M. Stasi.

Excusé ou absent par congé :

(Application de l'article 162, alinéas 2 et 3, du règlement.)

M. Fabre (Robert).

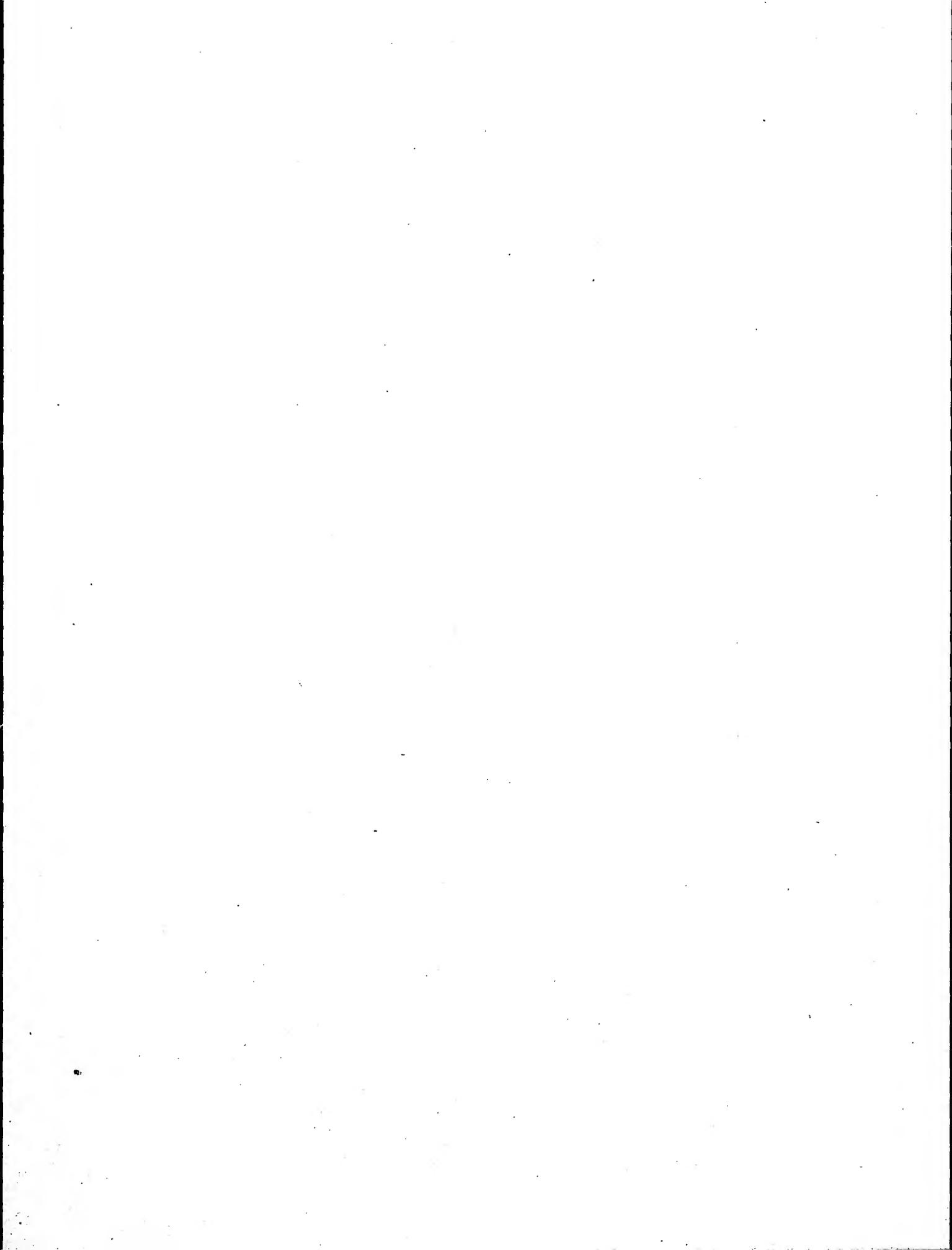
N'ont pas pris part au vote :

M. Jacques Chaban-Delmas, président de l'Assemblée nationale, et M. Huguet, qui présidait la séance.

Ont délégué leur droit de vote :

(Application de l'ordonnance n° 58-1066 du 7 novembre 1958.)

M. Juventin à M. Alphandery.



QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

ET

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

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 ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

Santé publique (tabac).

8331. — 10 novembre 1978. — **M. Philippe Marchand** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le problème de l'hygiène collective posé par l'usage du tabac et la protection effective des non-fumeurs. Il insiste sur la nécessité des mesures administratives destinées à permettre, aux personnes de tous âges ne fumant pas, un exercice de la vie publique sans subir les nuisances de la fumée de tabac à l'égard de leur bien-être, de leur liberté et de leur santé. Il lui demande, en conséquence, si elle compte veiller à l'application rigoureuse des dispositions minimales du décret n° 77-1042 du 12 septembre 1977, à la correction de ses imperfections et au comblement de ses lacunes dont la plus grave concerne les locaux collectifs de travail, ouverts au public ou non, tels les installations sportives, les salles de spectacle, tous locaux collectifs d'hébergement et d'accueil.

Aides ménagères (service : fonctionnement).

8332. — 10 novembre 1978. — **M. Gérard Bapt** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur les difficultés que rencontrent la plupart des associations ayant mis en place un service d'aide ménagère. Plusieurs de ses collègues de l'Assemblée nationale ont, chacun à leur façon, soulevé maintes fois les différents aspects de cette situation. A une question orale sans débat, séance du 23 juin 1978, **M. Hoefel**, secrétaire d'Etat auprès de **Mme le ministre de la santé et de la famille**, s'engageait à prendre une série de mesures qui devait faciliter le fonctionnement de ce service social. Celles-ci portaient, en priorité, sur : la simplification administrative dans le cadre de l'admission d'urgence à l'aide ménagère, où il était annoncé la parution prochaine d'un décret ; l'harmonisation des imprimés relatifs à l'enquête sociale qui doit précéder toute attribution d'aide ménagère ; la simplification concernant les procédures de remboursements du coût de la prestation par les organismes qui financent les associations gestionnaires. Cette prestation a pris, ces dernières années, un essor considérable du fait du travail de milliers de bénévoles au sein d'associations. Malheureusement, il apparaît, dans la pratique quotidienne que les moyens n'ont pas suivi cette progression, malgré « les financements divers que la collectivité y a consacrés : cinquante millions de francs en 1970 à six cent millions en 1976 ». Plusieurs caisses de retraite ont d'énormes difficultés de trésorerie pour satisfaire les besoins toujours plus nombreux ; c'est le cas, notamment, de la caisse régionale de retraite des commerçants et industriels de la Haute-Garonne, qui a avilisé ses attributaires, après avis de la caisse de compensation de l'organisation autonome nationale de l'industrie et du commerce, qu'elle se trouvait dans l'obligation de suspendre le renouvellement de l'aide ménagère à domicile. Cet exemple, pris parmi d'autres, montre qu'il existe des disparités entre les différentes caisses. Il lui demande : 1° de lui indiquer les sommes annuelles que l'Etat a attribuées depuis 1970, et de lui préciser le nombre de bénéficiaires correspondants ; 2° si elle envisage de rassembler toutes les dispositions légales dans une publication, destinée aux associations ; 3° quelles mesures elle compte prendre pour venir en aide aux régimes de retraite en difficultés.

Hôpitaux psychiatriques (personnel).

8333. — 10 novembre 1978. — **M. Louis Besson** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur les conditions de fonctionnement des services psychiatriques enfants dans les centres hospitaliers spécialisés. Il est inutile d'insister sur le mérite du personnel hospitalier appelé à apporter les soins exigés par des enfants psychotiques et arriérés profonds, souffrant de troubles associés, et sur la pénibilité de tâches exigeant de leur part les plus grandes qualités professionnelles et humaines. Or force est bien de constater que les personnels de ces services sont astreints aux mêmes obligations que leurs collègues des services adultes en horaires de travail et régime de congés. Comme ces services psychiatriques infanto-juvéniles accueillent des enfants qu'admettent également des établissements privés pour la plupart gérés par des associations de parents, la disparité entre le statut des personnels hospitaliers et celui qui découle de la convention collective de 1966 pour les personnels de l'enfance inadaptée paraît

totallement injustifiée. Aussi lui demande-t-il de bien vouloir lui indiquer si son ministère accepterait de donner aux personnels des services psychiatriques infanto-juvéniles des conditions de travail comparables (durées et rythmes de travail) à celles prévues par la convention collective de 1966 pour leurs homologues des établissements privés de l'enfance inadaptée.

Enseignement supérieur (enseignants).

8334. — 10 novembre 1978. — **M. Hubert Dubedout** attire l'attention de **Mme le ministre des universités** sur les conséquences du décret n° 78-966 du 20 septembre 1978 relatif aux conditions de recrutement, d'emploi et de rémunération des chercheurs, des personnalités extérieures et des étudiants qualifiés auxquels les établissements publics à caractère scientifique et culturel peuvent faire appel pour l'enseignement. L'application du décret conduit entre autres à l'interdiction pour cinq assistants de l'institut de géographie alpine, agrégés de l'université, inscrits sur la liste d'aptitude aux fonctions de maître-assistant et chargés de cours à l'université scientifique et médicale depuis plusieurs années, de faire des cours. En outre, certains d'entre eux seraient remis à la disposition de l'enseignement secondaire pour lequel ils ne sont plus préparés, ce qui signifie l'arrêt total de leurs activités de recherche. L'application sans nuance de ce décret entraîne à la fois la rupture de la carrière universitaire de ces assistants et le démantèlement du corps enseignant de l'institut de géographie alpine. Il lui demande quelles dispositions elle compte prendre pour éviter ces conséquences de l'application du décret du 20 septembre 1978.

Langues régionales (enseignement secondaire).

8335. — 10 novembre 1978. — **M. Maurice Andrieu** demande à **M. le ministre de l'éducation** quelles mesures il compte prendre pour que l'enseignement des langues régionales, et notamment de l'occitan, figure dans les arrêtés fixant les nouveaux programmes et horaires des classes de quatrième et troisième. Cette nécessité semble évidente lorsque plus de 3 200 élèves, soit 20 p. 100 des candidats, ont présenté en 1978 dans l'académie de Toulouse l'option Occitan au baccalauréat.

Tourisme (guides-interprètes).

8336. — 10 novembre 1978. — **M. Philippe Marchand** attire l'attention de **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** sur la situation des guides-interprètes diplômés. Cette profession est réglementée notamment par le décret n° 61-865 du 5 août 1961 et l'arrêté du 30 octobre 1961; pour l'exercer les guides-interprètes doivent être en possession d'une carte délivrée par l'autorité préfectorale. Malgré ces dispositions, de nombreux groupes de touristes étrangers effectuent les visites avec leurs propres accompagnateurs qui, au lieu et place des guides-interprètes agréés, commentent les visites des musées et monuments historiques, en particulier à Paris et à Versailles. Cette situation frauduleuse est très préjudiciable aux guides français professionnels qualifiés qui ne bénéficient d'ailleurs point de réciprocité à l'étranger. Aucun contrôle sérieux n'est actuellement organisé. Il lui demande quelles mesures il entend prendre pour faire appliquer cette réglementation et mettre fin à l'exercice illégal de la profession de guide-interprète.

Télécommunications (structures administratives).

8337. — 10 novembre 1978. — **M. Jacques Mellick** appelle l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** sur les graves conséquences qu'entraînerait la réorganisation des télécommunications telle qu'elle est actuellement envisagée. Les vingt directions régionales, réparties sur l'ensemble du territoire, seraient remplacées par neuf délégations de zones regroupant une à quatre des régions actuelles. L'essentiel des moyens et pouvoirs étant détenus par les délégués des zones, sous la tutelle hiérarchique du directeur général, les représentants des administrés risquent d'être tenus à l'écart de toute discussion. Cette nouvelle orientation est d'autant plus grave qu'il s'agit d'une administration dont la mission consiste à assurer les communications entre les individus, les groupes et les entreprises. Elle favorise le démantèlement des services publics pour satisfaire des intérêts privés. Par ailleurs, plus aucune décision au niveau des télécommunications ne correspondra aux structures politiques et administratives françaises. En effet, cette nouvelle organisation accélérerait la perte des identités régionales, puisqu'elle se traduit par une concentration accrue des pouvoirs du directeur général, ce qui est contraire aux textes en vigueur régissant l'organisation des administrations de l'Etat (décrets n° 64-250 et 64-251 du 14 mars 1964, décret n° 66-614 modifié du 10 août 1966). Il lui

demande quelles mesures il compte prendre quant à cette réorganisation qui est en contradiction avec la mise en place d'une véritable régionalisation et qui aurait de graves conséquences sur le fonctionnement du service public des télécommunications.

Commémorations (8 mai 1945).

8338. — 10 novembre 1978. — **M. Gilbert Faure** signale à **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** que la presse vient d'annoncer récemment que le 18 octobre 1978, à Clermont-Ferrand, il aurait été envisagé de faire du 8 mai « une grande fête de la jeunesse, préparée à l'avance dans les établissements scolaires et les casernes, qui se traduirait notamment par l'attribution du « prix de la Résistance » et par l'organisation de challenges sportifs et que, en fin de journée, jeunes et anciens se retrouvent autour des monuments aux morts ». Après avoir entendu tous les orateurs, tant ceux de la majorité que ceux de l'opposition lors de la discussion du budget des anciens combattants et victimes de guerre, il lui demande s'il croit devoir persister dans son idée ou s'il entend entreprendre une action pour obtenir la reconnaissance du 8 mai férié et célébré dignement, après avoir fait rappeler, comme pour le 11 novembre, dans les établissements scolaires, les sacrifices des anciens combattants des deux guerres et les raisons de leur combat.

SNCF (lignes).

8339. — 10 novembre 1978. — **M. Louis Mexandeau** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur une initiative récente d'un ou plusieurs hauts responsables de la SNCF, initiative dont le résultat, sinon l'intention, est de contribuer à jeter le discrédit sur le service public des chemins de fer à un moment où celui-ci est l'objet d'une offensive constante et sournoise de la part de porte-paroles d'intérêts privés. Il s'agit de l'instauration, tout à fait injustifiée, d'un supplément d'un montant de 14 francs en première classe et de 9 francs en seconde classe pour le train n° 137 qui part de Paris-Saint-Lazare à 16 h 42 pour arriver à Caen à 18 h 44. Or, sur quinze turbotrains circulant chaque jour ouvrable sur ce parcours, seul ce n° 137 se trouve frappé d'un supplément. Le matériel utilisé est ingourement semblable à celui des autres rames : même couleur, même odeur, service identique. L'argument d'une plus grande rapidité qui semble invoqué par la SNCF et qui pourrait en effet fournir une justification ne tient pas en l'occurrence puisque ce « turbotrain rapide » accomplit le trajet dans un temps normal (2 h 02) et que plusieurs turbotrains, sans supplément ceux-là, sont plus rapides que ce prétendu rapide. Y aurait-il une qualité de vitesse échappant aux contingences du temps ordinaire comme aux facultés sensibles des voyageurs moyennement doués et qu'il s'agirait donc de taxer pour qu'ils parviennent ainsi à l'apprécier. Il regrette de devoir lui indiquer que jusqu'ici lesdits voyageurs n'apprécient pas du tout d'avoir à régler ce supplément abusif et encore moins à devoir payer l'amende réglementaire lorsqu'en toute bonne foi ils se sont munis d'un billet ordinaire. Leur colère n'a d'égalé que la gêne des contrôleurs mis dans la situation humiliante d'avoir à appliquer une décision qu'ils reconnaissent absurde. Il lui indique que, sur le trajet Cherbourg-Paris, la même situation se retrouve sur le train qui part à 17 h 11 de Cherbourg pour arriver à la gare Saint-Lazare à 20 h 36 avec le raffinement abusive que, le supplément n'étant pas perçu des voyageurs « en provenance des gares en-deçà de Caen » (sic), seuls les usagers au départ de Caen sont frappés et qu'ils paient donc aussi cher pour aller à Paris que les voyageurs au départ de Bayeux, de sorte que le génial responsable de cette décision semble avoir inventé à la fois la machine à remonter le temps et la machine à inverser les distances. C'est pourquoi, dans l'intérêt du service public de ses usagers et de la grande majorité de ses agents, il lui demande de bien vouloir faire retrouver le (ou les) technocrates féconds qui sont responsables de ces initiatives arbitraires, et, sinon de les sanctionner, du moins de leur permettre d'exercer dans un autre domaine leur étrange et coûteuse imagination.

Impôts locaux (exonération).

8340. — 10 novembre 1978. — **M. Louis Philiberi** rappelle à **M. le ministre du budget** que le paragraphe 3 des renseignements divers portés au verso des avis d'imposition des impôts locaux (feuille jaune), concernant la taxe d'habitation et les taxes foncières, indiquent : « bénéficient d'un dégrèvement total les personnes âgées de plus de soixante-quinze ans et non imposables à l'impôt sur le revenu au titre de l'année précédente », ceci sans restriction ni réserve. Il s'étonne d'être saisi de plaintes de certains contribuables, remplissant incontestablement ces conditions, dont la réclamation est rejetée sans qu'elle soit justifiée par aucun texte legal ou réglementaire porté à la connaissance des intéressés. C'est pourquoi il souhaiterait connaître quelles mesures il compte prendre afin que les personnes remplissant ces conditions de dégrèvement puissent obtenir satisfaction.

Cantines scolaires (FORMA : subventions).

8341. — 10 novembre 1978. — **M. Alain Chenard** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur le retard important avec lequel est versée la subvention du FORMA aux cantines scolaires qui écoulent des produits laitiers. Les cantines scolaires ont bien souvent une trésorerie étroite et cette subvention leur fait gravement défaut. Il lui demande quelles initiatives il compte prendre afin que le paiement de cette subvention soit accéléré.

Agents communaux (promotion sociale).

8342. — 10 novembre 1978. — **M. Louis Darinot** rappelle à **M. le ministre de l'intérieur** que l'arrêté ministériel du 26 septembre 1973 (JO du 7 novembre 1973), concernant les conditions d'accès à certains emplois des communes et des établissements publics communaux, définit les conditions dans lesquelles certains agents titulaires peuvent bénéficier d'un avancement de grade au titre de la promotion sociale. Pour ce qui est du personnel administratif des catégories C et B, la promotion sociale, dans le cadre départemental ou régional, prévue par cet arrêté ministériel, apparaît en net retrait en comparaison de l'arrêté du 29 septembre 1977 sur la promotion du personnel ouvrier et de maîtrise qui se fait sur le plan communal. Il lui demande s'il envisage qu'un projet améliorant la promotion sociale des agents administratifs soit soumis à la commission nationale paritaire pour maintenir la parallèle qui est souhaitable entre les différents emplois d'exécution des communes et des établissements publics communaux.

Finances locales (affaires culturelles).

8343. — 10 novembre 1978. — **M. Louis Besson** appelle l'attention de **M. le ministre de la culture et de la communication** sur les problèmes posés par le respect par l'Etat des engagements qu'il avait pris de financer à parité avec les collectivités locales certaines institutions ou activités culturelles. A ce sujet un rencontre constamment deux difficultés. D'une part la parité est de moins en moins observée, l'Etat ne suivant généralement pas le rythme de croissance des dépenses que doivent bien accepter les collectivités locales pour faire face à des besoins incompressibles et d'autre part l'effort qu'accepte de consentir l'Etat est le plus souvent connu après que les collectivités locales ont elles-mêmes arrêté leur budget et fixé leurs choix. Il lui demande quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour honorer loyalement ses engagements et quelles modalités il entend arrêter pour définir d'une manière concertée, en amont des décisions budgétaires de l'Etat et des collectivités locales concernées, les efforts respectifs des divers partenaires publics qui ont en charge le soutien et le développement d'une vie culturelle décentralisée.

Copropriété (assemblée générale).

8344. — 10 novembre 1978. — **M. Henri Ginoux** demande à **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** si le remplacement effectué en 1978 d'une porte de garage à mécanisme manuel par une porte à fermeture automatique électrique, dans un immeuble dont la construction a été terminée en 1962, constitue « une amélioration » au sens de l'article 26 C de la loi n° 65-557 du 10 juillet 1965, compte tenu de l'évolution technique.

Assurance maladie-maternité (remboursement).

8345. — 10 novembre 1978. — **M. Bertrand de Malgret** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** sur les difficultés que rencontrent certains assurés affiliés à la caisse primaire d'assurance maladie pour déchiffrer les indications relatives au mode de perception des mandats qui leur sont adressés par cette caisse, indications qui figurent au verso de ces mandats. Alors que ceux-ci sont souvent destinés à des personnes âgées, les renseignements relatifs à leur mode de perception portés en très petits caractères sont difficiles à déchiffrer. Il serait souhaitable qu'au moment de la réimpression de ces documents il soit tenu compte de ces difficultés éprouvées par certaines personnes âgées. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour améliorer la présentation de ces mandats.

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

8346. — 10 novembre 1978. — **M. Bertrand de Malgret** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur les frais supportés par les assurés sociaux résidant dans des petites

clités en raison des déplacements qu'ils doivent effectuer pour se rendre à des consultations de spécialistes. C'est ainsi que pour les assurés résidant à Château-du-Loir, dans la Sarthe, où ne se trouve aucun spécialiste, les médecins généralistes les dirigent vers des villes comme Tours ou Le Mans. Les voyages s'effectuent en règle générale à l'aide des transports en commun. Or les caisses de sécurité sociale refusent régulièrement de rembourser ces frais de déplacement, ceux-ci ne figurant pas parmi les cinq cas d'exception prévus par le code de la sécurité sociale. Il est vrai que l'assuré a la possibilité de s'adresser à la commission de recours gracieux afin d'obtenir un remboursement à titre exceptionnel des frais engagés. Mais ceci suppose une procédure assez longue que bon nombre d'assurés renoncent à utiliser. Il lui demande s'il ne serait pas possible de tenir compte du manque de spécialistes dans les petites communes et de prévoir en conséquence un remboursement direct des frais engagés par les assurés sociaux qui y sont domiciliés pour se rendre chez un spécialiste résidant dans une grande ville.

Bâtiment et travaux publics (maîtres d'œuvre).

8347. — 10 novembre 1978. — **M. Jean-Marie Dallet** expose à **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** le cas d'un particulier titulaire d'un brevet professionnel de mécanique générale qui occupe actuellement un emploi dans les services départementaux de l'équipement et qui souhaiterait s'installer à son compte comme maître d'œuvre dans le secteur du bâtiment. Il lui demande s'il peut indiquer les conditions auxquelles l'intéressé doit satisfaire pour pouvoir procéder à cette installation.

Impôt sur le revenu (bénéfices non commerciaux : centres de gestion agréés).

8348. — 10 novembre 1978. — **M. Albert Brochard** expose à **Mme le ministre de la santé et de la famille** qu'en vertu de l'article 49 du décret n° 78-906 du 24 août 1978 pris pour l'application aux chirurgiens-dentistes de la loi du 29 novembre 1966 relative aux sociétés civiles professionnelles les membres d'une société civile professionnelle de chirurgiens-dentistes doivent avoir une résidence professionnelle commune. Ce même article prévoit, d'autre part, que la société peut être autorisée par le conseil départemental de l'ordre à exercer dans un ou plusieurs cabinets secondaires. Une telle réglementation, propre à satisfaire les praticiens exerçant dans des centres urbains, méconnaît, en revanche, les problèmes de ceux qui exercent d'une manière dispersée dans les petites localités rurales. Or, si ces derniers désirent bénéficier des avantages fiscaux accordés aux adhérents des centres de gestion agréés, ils ne peuvent, par ailleurs, ni rester en société de fait, ni créer une société civile particulière. C'est seulement, en effet, pour les membres des sociétés civiles professionnelles que le plafond des recettes prévu pour l'adhésion à un centre ou à une association de gestion tient compte du nombre des sociétaires. Il lui demande quelles mesures elle envisage de prendre pour adapter les dispositions de l'article 49 du décret du 24 août 1978 aux besoins des chirurgiens-dentistes exerçant dans des petites localités rurales.

Etrangers (Iranien).

8349. — 10 novembre 1978. — **M. Georges Mesmin** expose à **M. le ministre des affaires étrangères** qu'avec beaucoup de Français il s'étonne que l'ayatollah Khomeiny puisse organiser publiquement la révolution dans son pays, sous la protection des autorités françaises. Il lui demande quelle est l'étendue exacte du droit d'asile accordé par la France à des personnalités politiques étrangères.

Aménagement du territoire (aide fiscale).

8350. — 10 novembre 1978. — **M. Xavier Hunault** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur les conditions d'octroi des allègements fiscaux prévus en faveur du développement régional et lui demande, compte tenu de la situation actuelle de l'emploi, de bien vouloir envisager d'étendre le bénéfice de ces dispositions à la création d'entreprises prestataires de services.

Aménagement du territoire (prime de développement régional).

8351. — 10 novembre 1978. — **M. Xavier Hunault** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur les conditions d'octroi de la prime de développement régional et lui demande, compte tenu de la situation actuelle de l'emploi, de bien vouloir envisager d'étendre le bénéfice de ces dispositions à la création d'entreprises prestataires de services.

Enseignement secondaire (personnel non enseignant).

8352. — 10 novembre 1978. — **M. Claude-Gérard Marcus** rappelle à **M. le ministre de l'éducation** que, dans le budget de l'éducation pour 1978, figurait un crédit de 24,5 millions destiné à financer la création d'une « indemnité de responsabilité de direction » qu'il avait été décidé d'accorder aux chefs d'établissement du second degré et à leurs adjoints (titre III, chapitre 31-34-20, mesure 04-12-02). A ce jour, cette indemnité n'a pas été versée et le décret en autorisant le paiement n'a pas été publié. Ainsi, non seulement le crédit voté risque d'être perdu, mais l'indemnité en cause risque de disparaître à l'insu des parlementaires qui votent le budget et les chefs d'établissement auront, une fois de plus, l'impression d'avoir été dupés. Il lui demande de lui faire connaître quand et comment il entend mettre en application cet aspect du budget 1978. D'autre part, il lui demande aussi de faire connaître son sentiment sur les projets élaborés par son prédécesseur concernant la création d'un grade de « principal de collège » dont la loi du 11 juillet 1975 requiert implicitement l'institution. En effet, le collège ne peut être « unique » si les personnels qui le dirigent demeurent soumis à des statuts non seulement disparates, mais caducs, puisque ces personnels sont encore actuellement recrutés et rétribués en qualité soit de « directeur de CEG », soit de « principal de CES », soit de « sous-directeur de CES » et non en qualité de principal de collège.

Impôt sur le revenu (charges déductibles : primes d'assurance).

8353. — 10 novembre 1978. — **M. Jean-Pierre Avelin** expose à **M. le ministre du budget** les faits suivants : une personne détient la majorité des parts d'une société civile immobilière qui a pour objet la location d'immeubles dont elle est propriétaire. Pour financer ces investissements, la SCI a réalisé un emprunt auprès d'un organisme de crédit et pour lui permettre de rembourser les emprunts, dans le cas de décès de son dirigeant, principal associé désigné ci-dessus, cette société envisage de contracter une assurance temporaire décès sur la tête de cette personne. Cette SCI n'est pas passible de l'impôt sur les sociétés et ne bénéficie pas de la transparence fiscale. En conséquence, chaque associé est imposé personnellement à l'impôt sur le revenu au titre des revenus fonciers. Il lui demande si le régime d'imposition pour ces sociétés étant identique à celui des personnes physiques, la prime d'assurance décès peut être déduite du revenu imposable conformément à la réponse apportée à la question n° 6785 au *Journal officiel* du 4 mai 1968, page 1518.

Enseignement secondaire (personnel enseignant).

8354. — 10 novembre 1978. — **M. Jean Brocard** expose à **M. le ministre de l'éducation** que dans son budget pour 1978 figurait un crédit de l'ordre de 24 millions de francs, destiné à financer la création d'une indemnité de responsabilité de direction, qui devait être accordée aux chefs d'établissements du second degré et à leurs adjoints. A ce jour, et à ma connaissance, le décret d'application concernant cette indemnité n'a pas été publié et les directeurs et directeurs adjoints d'établissements du second degré ne peuvent, dans ces conditions, percevoir l'indemnité à laquelle ils ont droit. Il serait hautement souhaitable que le texte d'application paraisse dans les meilleurs délais, afin que les intéressés puissent bénéficier de cette indemnité.

Passeports (droit de timbre).

8355. — 10 novembre 1978. — **M. Jean Seiflinger** demande à **M. le ministre de l'intérieur** de bien vouloir lui communiquer le montant de la taxe à acquitter dans chacun des neuf pays du Marché commun européen pour obtenir la délivrance d'un passeport. En France l'établissement d'un passeport ainsi que son renouvellement sont soumis à une taxe de 100 F. Il y aurait opportunité à examiner la possibilité d'harmoniser le montant de cette taxe avant d'aboutir à l'établissement d'un passeport commun aux neuf pays d'Europe.

Baux commerciaux (loyers).

8356. — 10 novembre 1978. — **M. Pierre Cornet** attire l'attention de **M. le ministre de la justice** sur un problème d'interprétation que soulève la loi n° 77-1457 du 29 décembre 1977 édictant un certain nombre de mesures concernant les baux et locations qui comportent une clause d'indexation au-dessus ou inférieure à un

an. L'article 2 de cette loi interdit tout « rattrapage » des insuffisances de loyers versés, par application de la loi n° 76-978 du 29 octobre 1976, entre le 15 septembre 1976 et le 31 décembre 1977. Par ailleurs, l'article 10 répute non écrite toute clause des baux et locations de toute nature prévoyant la prise en compte d'une période de variation de l'indice supérieure à la durée s'écoulant entre chaque révision. L'article 2 implique donc que la révision annuelle proposée en 1978 portera sur le loyer tel qu'il a été révisé en 1977 et non pas tel qu'il aurait dû l'être en l'absence de toute disposition réglementaire, car, dans cette hypothèse, l'article 10 annulant les périodicités de variation plus longues ne serait plus d'aucune utilité ; en effet, en l'absence de cette dernière disposition, il serait alors possible de se reporter chaque année à l'indice fixé à l'origine du bail et d'ignorer ainsi, en 1978, les dispositions du plan Barre. Les articles 2 et 10 semblent donc complémentaires. Compte tenu du fait que l'article 10 vise lui-même expressément les « baux et locations de toute nature », il lui demande si ces deux dispositions complémentaires s'appliquent à un bail commercial assorti d'une clause d'échelle mobile à révision annuelle.

Etat civil (fiche individuelle).

8357. — 10 novembre 1978. — **M. Maurice Doussel** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les problèmes que rencontrent les majeurs célibataires pour obtenir une fiche individuelle d'état civil. Si celle-ci peut être obtenue au moyen d'une simple carte d'identité qui remplace le livret de famille, cette fiche n'est pas valable dans un certain nombre de cas où l'administration réclame l'inscription de la filiation. Il devient ainsi paradoxal que des adultes restent tributaires du livret de famille de leurs parents uniquement parce que ces adultes sont célibataires. Il lui demande s'il ne serait pas possible de prévoir qu'une fiche d'état civil individuelle mentionnant la filiation puisse être considérée comme valable au-delà du délai actuellement en vigueur de trois mois qui ne repose que sur peu de fondements.

Elevage (bétail).

8358. — 10 novembre 1978. — **M. Hubert Bassot** expose à **M. le ministre de l'agriculture** les difficultés des herbagers et producteurs de viande de l'Orne qui, compte tenu d'un climat défavorable à la production d'herbe et à la qualité des animaux et d'une décharge importante des herbages avec chute des cours, se trouvent aujourd'hui dans une situation financière difficile. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour préserver l'avenir des exploitations familiales de cette région et notamment s'il peut être envisagé une intervention permanente à 95 p. 100 du prix d'orientation ; la suppression des montants compensatoires monétaires ; le rétablissement des crédits d'emboûche à taux réduit et à moyen terme et l'installation d'un important marché en vif en Normandie.

Routes (nationales).

8359. — 10 novembre 1978. — **M. Joseph-Henri Maujoui du Gasset** expose à **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** que le détournement de la ville de Clisson, en Loire-Atlantique, par la RN 148 bis, devenue RN 149, s'avère de plus en plus indispensable. Outre le problème de l'asphyxie d'un quartier de Clisson par la circulation (6 000 véhicules par jour), il s'agit d'une question de sécurité. Depuis 1973, le tronçon de la RN 149 situé entre Chaintreau et la ZI de Gétigné totalise les accidents dénombrés dans le tableau ci-après :

ANNÉES	NOMBRE d'accidents.	MORTS	BLESSÉS
1973	14	0	19
1974	5	2	5
1975	15	2	20
1976	9	5	11
1977	17	1	41
1978	13	4	29

(au 1^{er} novembre).

Soit un total de 73 accidents, ayant causé 125 blessés et 14 morts. Cela pour le seul tronçon concerné par le détournement de Clisson. Il lui demande ce qu'il compte faire pour faire cesser cet état de choses qui ne peut plus durer.

Etrangers (Iraniens).

8360. — 10 novembre 1978. — **M. Gérard Bordu** demande à **M. le Premier ministre** de bien vouloir lui faire savoir s'il approuve la démarche effectuée par divers députés de la majorité mettant en cause la présence en France de l'ayatollah Khomeiny. Cette démarche intervient au moment où la répression exercée contre le peuple iranien a soulevé en France une vive émotion.

Postes et télécommunications (secrétariat d'Etat: personnel).

8361. — 10 novembre 1978. — **M. Robert Ballanger** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** sur la non-parution des décrets concernant l'application des mesures prévoyant les nouvelles modalités de classement des fonctionnaires en catégorie A (art. 31 de la loi n° 77-574 du 7 juin 1977). Il lui demande les dispositions qu'il compte prendre pour publier ces textes d'application.

Sécurité sociale (généralisation).

8362. — 10 novembre 1978. — **M. André Lajoinie** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur la situation des moniteurs-éducateurs du centre de formation d'éducateurs de Vie-le-Comte dans le Puy-de-Dôme qui, ne bénéficiant pas du régime général de la sécurité sociale, sont contraints de souscrire une assurance volontaire pouvant représenter jusqu'à 800 francs par trimestre pour des revenus variant de 1 725 francs à 6 900 francs par an. Or, une loi du 1^{er} janvier 1978 tend à généraliser le régime de sécurité sociale. Il lui demande quelles mesures elle compte prendre pour permettre l'affiliation de ces jeunes stagiaires.

Société nationale des chemins de fer français (lignes).

8363. — 10 novembre 1978. — **M. André Lajoinie** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur les difficultés apportées à la population de Gannat (Allier) par le fait que les trains 5325 entre Lyon et Clermont et 5905 entre Paris et Clermont ne s'arrêtent pas à Gannat, alors que techniquement un tel arrêt ne pose aucun problème et serait extrêmement utile aux populations de cette région. Par ailleurs, depuis le 14 octobre 1978, le train 8022 part de Clermont à 8 heures, arrive à Gannat à 8 h 37 pour assurer la correspondance au départ du train de 5 h 33 en direction de Bordeaux. A 9 h 42, ce train 8022 part à Saint-Germain-des-Fossés en train de matériel vide. L'ouverture de ce train aux voyageurs jusqu'à Saint-Germain-des-Fossés permettrait la création de relations intéressantes en direction de Paris, Saint-Etienne, Lyon, Nantes, et serait un moyen peu coûteux de désenclaver des régions du Nord-Massif central. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour répondre aux souhaits des populations de la région de Gannat de voir améliorer les conditions de la desserte ferroviaire.

Élevage (porcs).

8364. — 10 novembre 1978. — **M. André Lajoinie** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la situation alarmante de la station de contrôle individuel des verrats de Gannat (Allier). Il lui rappelle que les comptes 1977 se sont soldés par une perte d'exploitation de 66 800 francs. Il lui rappelle que si aucun remède n'est apporté d'ici à la fin de l'année à cette situation, une liquidation pourrait être envisagée à court terme. Il lui rappelle que cette station a testé environ 3 500 animaux de différentes races depuis sa création en 1972, ce qui montre l'intérêt de son action pour les producteurs porcins de la région Auvergne-Limousin. En conséquence, il lui demande quelle mesure il compte prendre pour assurer la survie financière de cette station de contrôle individuel à court terme et pour lui assurer une meilleure rentabilité ensuite.

Emploi (entreprises).

8365. — 10 novembre 1978. — **M. Gérard Bordu** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur la situation de l'entreprise AMCA Lacq-Service, située sur le territoire de la commune d'Artix, dans les Pyrénées-Atlantiques. Il lui fait savoir que, d'après ses informations, cette entreprise est parfaitement viable (visite sur place le 25 octobre 1978). En effet, le chiffre d'affaires réalisé pour une grande part grâce à l'exportation de la production est en constante évolution; les commandes enregistrées depuis le début de cette année sont à même d'assurer l'emploi de tous les salariés. Il lui rappelle qu'entre les commandes importantes de matériels à destination de la Corée notamment, l'entreprise en question dispose de contrats d'entretien

des bâtiments et unités de la SNEA (P) sur le complexe de Lacq. Il montre en conséquence à **M. le ministre** que le licenciement des 191 salariés de l'AMCA Lacq-Service ne se justifie pas. Il lui demande s'il peut justifier de la réalisation de la production à l'étranger dès lors que l'entreprise AMCA serait fermée. Il souhaite savoir s'il est résolu à répondre favorablement aux offres de la Société UIE qui souhaiterait reprendre les activités de AMCA Lacq-Service. Dans l'affirmative, il lui fait savoir que ce transfert devrait comporter: la reprise de tout le personnel en service; la garantie des avantages acquis excluant toute mobilité du personnel.

Enseignement secondaire (enseignants).

8366. — 10 novembre 1978. — **M. Charles Fiterman** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation des professeurs certifiés de l'enseignement secondaire rétrogradés de l'armée. Les professeurs dans cette situation, ayant été démobilisés en juillet et réintégrés dans l'enseignement en août dernier, ont repris leurs fonctions à la dernière rentrée scolaire. Or, à la date du 6 novembre, alors que les traitements des mois d'août, septembre, octobre leur sont dus, ils n'ont encore perçu aucun salaire. Il lui demande par conséquent ce qu'il compte faire pour accélérer le processus de régularisation des traitements de ces personnels et pour éviter le renouvellement de situations particulièrement gênantes pour les intéressés.

Industries agro-alimentaires (entreprises).

8367. — 10 novembre 1978. — **M. Georges Gosnat** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que le groupe BSN a décidé de fermer, à la fin de l'année 1978, une de ses brasseries qui est implantée à Ivry-sur-Seine (Val-de-Marne). La fermeture de cette usine qui emploie 300 travailleurs viendrait encore aggraver la situation économique catastrophique que connaît la ville d'Ivry. En effet, ce sont des milliers d'emplois, des dizaines d'entreprises qui ont disparu au cours de ces quinze dernières années sans que de nouvelles implantations interviennent. C'est ainsi que l'on peut recenser plus de 30 hectares transformés en terrains vagues ou en usines désaffectées. Mais outre cet aspect, la fermeture de cette entreprise ferait encore augmenter le nombre de chômeurs qui atteint déjà un nombre record à Ivry. Il n'est plus possible d'accepter un tel gâchis d'autant plus que les raisons invoquées par le groupe BSN ne peuvent être satisfaisantes et cela à plusieurs titres: 1° l'usine d'Ivry peut produire des petits contenants si les moyens lui en sont donnés; 2° à proximité de Paris et du boulevard périphérique, reliée par fer, sa situation géographique est privilégiée; 3° aucune garantie n'est donnée aux travailleurs qui devraient partir en province dans des usines elles-mêmes menacées. De surcroît, la fermeture de la brasserie Dumesnil à Ivry entre dans le cadre de la nouvelle orientation de l'industrie brassicole française qui vise au développement de sa concentration financière accompagné du développement de la productivité. C'est ainsi que le groupe BSN Gervais-Danone, qui est un des premiers groupes de l'industrie alimentaire européenne, a décidé de fermer la quasi totalité de ses brasseries et qu'en France la production annuelle par salarié est déjà la plus élevée des pays du Marché commun. Cette politique s'accompagne également d'un déficit de la balance commerciale de la France avec les autres pays de la CEE. Positive jusqu'au début des années 1960, elle atteignait un déficit de 2 millions d'hectolitres en 1976. Pour les sept premiers mois de 1978, ce déficit dépasse déjà le million d'hectolitres. Par contre, la France est un des premiers fournisseurs mondiaux de malt; notre commerce extérieur est également excédentaire en ce qui concerne le houblon; la palme revient au griz qui, fabriqué en RFA avec du maïs français est revendu à la France moins cher que le griz fabriqué en France grâce aux versements compensatoires payés par la CEE. Nous exportons donc les matières premières et nous importons les produits transformés. Or, la brasserie française dispose de nombreux atouts: grosses unités de production, matériel moderne, prix de revient moins élevé que ses concurrents, un marché intérieur en croissance continue. En conséquence il lui demande quelles mesures il compte prendre pour: 1° que la brasserie Dumesnil reste à Ivry; 2° que la France ne se trouve pas dans la situation d'un pays colonisé, exportant ses matières premières et important des produits finis.

Commerce de détail (centres commerciaux).

8368. — 10 novembre 1978. — **M. Henry Canacos** rappelle à **M. le Premier ministre** sa question écrite du 15 avril 1977 n° 37229, sur le scandale du centre commercial des Flanades à Sarecelles. Il s'étonne de n'avoir pas, en son temps, reçu de réponse malgré la gravité des faits visés. Cela est d'autant plus singulier que la CIRP, filiale de la caisse des dépôts, s'apprête à s'engager dans une nouvelle fuite en avant en investissant trente-cinq millions de francs aux Flanades, sans que les garanties minimum aient été réunies pour

ce nouveau projet. La municipalité de Sarcelles souhaite qu'une solution soit trouvée pour revitaliser les Flanades, et propose en conséquence qu'une réelle concertation s'instaure entre la ville, les pouvoirs publics et la CIRP. En conséquence, il lui demande si le ministre chargé de la tutelle de la caisse des dépôts autorise cette dernière à poursuivre dans cette voie et accepte que les investissements mentionnés, financés par des fonds publics, soient engagés alors que le projet n'a pas reçu l'assentiment de la commune et de la population.

Enseignement préscolaire et élémentaire (directeurs d'écoles).

8369. — 10 novembre 1978. — **M. Roland Leroy** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les promesses faites par le Gouvernement aux directrices et directeurs d'écoles maternelles et élémentaires. A la rentrée 1978, une circulaire ministérielle stipulait notamment que le seuil de fermeture des écoles à classe unique était abaissé à neuf élèves, l'effectif de la première année du cycle élémentaire CE 1 était limité à vingt-cinq élèves ; une demi-décharge de service devait être attribuée aux directeurs d'école de huit et neuf classes. Or, la dotation budgétaire réservée au département de la Seine-Maritime ne permet pas de satisfaire aux conditions arrêtées. Il manque en fait vingt-trois postes budgétaires, ce qui interdit l'attribution de décharges partielles à quatre-vingt-douze directeurs d'écoles de huit, neuf et dix classes. Il lui demande, en conséquence, de prendre toutes les mesures financières nécessaires à l'application de cette circulaire en Seine-Maritime.

Tourisme (tourisme social).

8370. — 10 novembre 1978. — **M. Roland Leroy** attire l'attention de **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** sur le sous-équipement touristique de la France et les insuffisances des propositions gouvernementales pour ce qui concerne le tourisme social. 15 000 lits par an en villages de vacances et 150 000 places annuelles en camping-caravaning sont prévus dans le rapport de la commission. En tenant compte d'un prix moyen de 45 000 francs le lit et 4500 francs la place de camping, du taux de subvention actuellement prévu, soit 25 p. 100, et d'une réalisation des places camping à 5 p. 100 par le secteur social et municipal, les crédits en autorisations de programme pour réaliser les prévisions du rapport Blanc devraient s'élever à environ : 168 750 000 francs pour les villages vacances ; 84 375 000 francs pour le camping-caravaning. Ce qui revient à dire que simplement, pour mettre en accord les déclarations et intentions gouvernementales avec les actes, le budget du tourisme social, pour 1979, devrait donc s'élever à environ 253 125 000 francs. Or les perspectives contenues dans le rapport Blanc sont loin de correspondre aux nécessités actuelles. De plus, même les propositions contenues dans le rapport de la commission sont inférieures aux besoins du pays dans ce domaine. Au vu des capacités d'accueil villages de vacances et camping-caravaning, la fréquentation de ces modes d'hébergement implique la création rapide (sur cinq ans également) de 155 000 lits villages de vacances et 1500 000 places camping-caravaning. **M. Roland Leroy** estime que l'Etat doit jouer un rôle incitateur et aider les associations pour 50 p. 100 du coût des constructions, faute de quoi, celles-ci risquent de rencontrer des difficultés d'auto-financement telles qu'elles ne pourraient effectivement réaliser ces équipements. Or les crédits en autorisations de programme pour 1978 qui étaient respectivement de 16 465 000 francs pour les villages vacances et 20 000 000 de francs pour le camping-caravaning n'augmentent que de 13 p. 100 dans les propositions budgétaires pour 1979 et ne représenteront que un dix millièmes du budget de l'Etat. **M. Roland Leroy** constate ainsi la disproportion existant entre les propositions gouvernementales et les nécessités. Il demande donc à **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** de reconsidérer ces propositions et de faire en sorte que les crédits nécessaires aux besoins réels du tourisme soient effectivement prévus et débloqués.

Tourisme (tourisme social).

8371. — 10 novembre 1978. — **M. Roland Leroy** attire l'attention de **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** sur les problèmes importants que connaît actuellement le tourisme social en France. Le taux moyen des départs en vacances subit un arrêt brutal. Les dernières statistiques de l'INSEE pour ce qui concerne 1977 montrent que les départs des familles les plus défavorisées sont en régression particulièrement sensible. Depuis deux ans, la consommation touristique est en baisse importante, de même que la fréquentation et la durée des séjours. Il lui demande en conséquence quelles mesures il compte prendre pour donner aux travailleurs et aux familles les plus nécessiteuses les possibilités financières de bénéficier réellement de leur droit aux vacances.

Finances locales (équipement).

8372. — 10 novembre 1978. — **M. André Lajoie** attire l'attention de **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** sur les retards mis dans l'attribution des subventions aux communes de moins de cinq mille habitants créant des lotissements. Il lui rappelle qu'en 1978 un crédit de 30 millions de francs a été dégagé sur le budget de l'équipement pour l'octroi de subventions aux communes de moins de cinq mille habitants réalisant des lotissements destinés à des constructions sociales. Que ces subventions devaient être accordées à un taux compris entre 20 et 50 p. 100 pour les études, l'assistance technique et les travaux d'équipements nécessaires pour assurer une bonne qualité des lotissements. Que les conditions d'octroi de ces subventions doivent faire l'objet d'une instruction à l'échelon départemental. Que cette décision avait été annoncée par **M. le ministre** le 19 janvier 1978 lors d'un colloque organisé par le centre de recherche et d'urbanisme. Il l'informe que la commune de Cosne-d'Allier avait saisi le directeur départemental de l'équipement par lettre du 29 mars 1978. Qu'à ce jour, elle n'a reçu aucune nouvelle sur la suite donnée à cette subvention. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour accélérer la remise d'une instruction établissant la répartition de ces subventions au directeur départemental de l'équipement et plus particulièrement ce qu'il compte faire pour que la commune de Cosne voit sa demande connaître une suite favorable rapidement.

Gaz (gaz naturel).

8373. — 10 novembre 1978. — **M. Robert Ballanger** demande à **M. le ministre de l'industrie** de préciser s'il entend mettre en cause le monopole de Gaz de France dans l'importation du gaz naturel. La déclaration suivante laisse entendre une telle intention : « Pour faciliter l'approvisionnement français, on peut escompter que, comme c'est souvent le cas pour le pétrole, le soin de la commercialisation sera laissé, au moins partiellement, dans l'avenir aux compagnies pétrolières qui auront découvert le gaz ». Elle a été faite au congrès de l'association technique du gaz tenu à Paris mi-septembre.

Prestations familiales (fiscalisation).

8374. — 10 novembre 1978. — **M. Roland Leroy** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur les problèmes que pose la fiscalisation des prestations familiales. Près de la moitié de celles-ci sont, en effet, considérées, au regard du fisc, comme l'ensemble des autres ressources des familles. Elles perdent ainsi partiellement leur caractère social. Il lui demande donc de faire en sorte que ces revenus, reconnus comme nécessaires pour permettre aux familles de subvenir à leurs besoins les plus élémentaires, ne puissent en aucun cas être imposables.

Sécurité sociale (généralisation).

8375. — 18 novembre 1978. — **M. Jacques Brunhes** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur la situation de élèves moniteurs éducateurs en formation au regard de la sécurité sociale. Ceux-ci, à moins qu'ils ne puissent bénéficier de la couverture sociale de leurs parents ou de leur conjoint, sont contraints d'avoir recours à l'assurance volontaire qui s'élève à 900 francs par trimestre pour les plus de vingt-deux ans et 413 francs par trimestre pour les moins de vingt-deux ans. Cette charge est particulièrement insupportable pour des jeunes dont la bourse ne dépasse pas dans le meilleur des cas 6 900 francs par an. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour permettre l'application de la loi du 2 janvier 1978 portant généralisation de la sécurité sociale et que, sans attendre, les élèves moniteurs éducateurs jouissent d'une prise en charge sociale dans des conditions conformes à leur situation.

Sports (rugby).

8376. — 10 novembre 1978. — **Mme Marie-Thérèse Goutmann** attire l'attention de **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** sur l'information suivante : la fédération française de rugby doit se prononcer incessamment sur la venue en France de l'équipe de rugby sud-africaine « Les Springboks » qui serait invitée à faire une tournée dans notre pays. En raison des pratiques raciales sud-africaines qui contreviennent d'une façon flagrante aux règles les plus élémentaires du sport, de multiples résolutions ont été adoptées par l'ONU pour inviter les pays membres à cesser leurs relations avec l'Afrique du Sud dans le domaine sportif. La France a approuvé une de ces résolutions adoptées par l'Assemblée générale de l'ONU le 16 décembre 1977. Aujourd'hui, alors que la communauté des

nations célèbre l'année de lutte contre l'apartheid, il serait particulièrement scandaleux qu'à deux ans des jeux olympiques dont l'Afrique du Sud est exclue pour son racisme, la France soit le seul pays qui continue d'entretenir des relations sportives avec des équipes sélectionnées frauduleusement sur la base de l'apartheid. En conséquence, elle lui demande d'intervenir d'urgence pour annuler la visite projetée des Springboks en France.

Enseignement préscolaire et élémentaire (établissements).

837. — 10 novembre 1978. — **M. Georges Hage** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur l'inquiétude des parents d'élèves des écoles publiques de Vendée devant la non-création de postes d'instituteur nécessaires dans les enseignements préscolaire et élémentaire. Ceux-ci constatent : que de nombreuses classes dépassent les normes légales ; que le milieu rural est particulièrement défavorisé ; que la surcharge des classes maternelles n'a, de fait, l'enseignement pré-élémentaire, base de l'égalisation des chances fait développée dans les discours officiels. Ils dénoncent le refus des pouvoirs publics de prendre en compte cette situation intolérable entraînant de mauvaises conditions de travail pour leurs enfants. Aussi lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre un terme à cette situation et offrir aux enfants l'école publique de qualité à laquelle ils ont droit.

Enseignement préscolaire et élémentaire (établissements).

837a. — 10 novembre 1978. — **M. Lucien Villa** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les bâtiments du groupe scolaire Marsoulan, situés 19, rue Marsoulan, Paris (12^e). Ces locaux sont vétustes et nécessitent depuis de nombreuses années déjà des travaux de modernisation, dont certains sont particulièrement urgents, notamment : les sanitaires de la maternelle, la cantine du primaire, les travaux de la maternelle de l'avenue du Docteur A-Netter. Les parents d'élèves sont très sensibles à ce problème, d'autant que s'y ajoutent des questions de sécurité pour les enfants. Aussi lui demande-t-il quelles mesures il compte prendre pour mettre un terme à une situation qui va se dégradant et met en danger la sécurité des enfants.

Pension de réversion (conditions d'attribution).

837b. — 10 novembre 1978. — **Mme Gisèle Moreau** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le problème suivant : actuellement le concubin survivant n'a aucun droit à la pension de réversion quelle que soit la durée de la vie commune. Elle lui demande s'il ne serait pas possible d'envisager que le concubinage notoire ouvre droit à la pension de réversion pour le concubin survivant, dans les mêmes conditions que pour le conjoint survivant.

Elevage (bœufs et vaches).

838. — 10 novembre 1978. — **M. Marcel Rigout** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la situation des éleveurs de bovins qui subissent un grave préjudice en raison de la baisse des cours de leurs animaux de boucherie alors que les prix à la consommation continuent d'augmenter. La sécheresse qui accélère la décharge des herbages provoque une offre plus abondante au moment où la consommation par tête d'habitant diminue en raison des privations engendrées par l'austérité. D'autre part, les montants compensatoires monétaires qui pénalisent nos exportations de viande favorisent au contraire les importations à bas prix du fait des subventions accordées dans ce cas par le FEOGA (3,53 francs par kilogramme actuellement pour les arrières de bœuf en provenance de la RFA). Les effets d'une telle situation ne se sont pas fait attendre : les importations des huit premiers mois de 1978 ont augmenté de 75 p. 100 par rapport à celles pratiquées voici deux ans pour la période correspondante. Les décisions prises concernant l'intervention sur la catégorie 0 et les stockages privés ne paraissent pas de nature à redresser la situation. En conséquence, il lui demande : 1^o s'il ne juge pas indispensable d'étendre immédiatement l'intervention publique de l'ONIBEV à l'ensemble des viandes bovines (vaches y comprises) pour dégager le marché et permettre le redressement des cours à la production ; 2^o quelles mesures il compte prendre pour aboutir à la suppression, dans les meilleurs délais, des montants compensatoires qui engendrent d'inadmissibles distorsions de concurrence au détriment de nos éleveurs.

Assurances maladie (atariété travailleurs non salariés non agricoles).

839. — 10 novembre 1978. — **M. Daniel Le Meur** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur les conséquences négatives qu'entraîne l'application de l'article 5 de la loi du 12 juillet

1966. En effet, dans sa forme actuelle, cet article prévoit que trois mois après l'échéance de la cotisation le droit aux prestations est supprimé. Ces conditions draconiennes mettent des entreprises victimes des conditions économiques dans des situations particulièrement vulnérables, le premier retard entraînant l'interruption du versement des prestations. Il lui demande donc si l'abrogation de l'article 5 de cette loi est prévue.

Télécommunications (structures administratives).

839a. — 10 novembre 1978. — **M. Maxime Gremetz** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** sur la réorganisation en cours. Les vingt directions régionales actuelles seraient remplacées par neuf délégations de zone qui regroupent chacune jusqu'à quatre régions. Ces délégations seraient décomposées en directions opérationnelles mais ne correspondraient pas aux départements. Ces nouveaux découpages risquent d'accélérer la perte des identités régionales et aboutissent à une superconcentration contraire à une véritable régionalisation. En conséquence, il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour garantir le maintien du service public PTT et télécommunications dans le cadre des divisions administratives actuelles.

Impôts locaux (taxe foncière).

839b. — 10 novembre 1978. — **Mme Paulette Fost** demande à **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** de préciser les conditions dans lesquelles s'applique la loi du 30 juin 1971 concernant les exemptions de contribution foncière des propriétés bâties. Il semblerait en effet que certains occupants à la propriété utilisant des prêts de certains organismes bancaires se voient refuser l'exemption malgré leurs faibles revenus et le caractère social de la construction.

Horticulteurs (chrysanthèmes).

839c. — 10 novembre 1978. — **M. Emile Jourdan** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les difficultés que crée l'application de la loi du 11 juin 1970 aux producteurs et multiplicateurs de chrysanthèmes. Les représentants de la profession jugent en effet le prix de l'étiquette beaucoup trop élevé : 0,50 franc, alors qu'une bouture vaut en moyenne 1,50 franc. Par ailleurs, l'obligation de poser l'étiquette sur une branche engendre des inconvénients nombreux. Cela nécessite une main-d'œuvre qualifiée, ce qui alourdit le prix pour le public ; des branches risquent d'être détériorées ; en cas de perte de cette branche, le chrysanthème ne peut être vendu, d'où risque de perte surtout par augmentation des inventus. En conséquence, ils demandent une pose d'étiquette simplifiée et l'établissement d'une redevance raisonnable. Il lui demande donc quelles dispositions il compte prendre pour donner satisfaction aux revendications justifiées de cette profession.

Environnement et cadre de vie (ministère) (Services extérieurs : personnel).

839d. — 10 novembre 1978. — **M. Pierre Goldberg** attire l'attention de **M. le Premier ministre (Fonction publique)** sur l'inquiétude des personnels des directions départementales de l'équipement. Depuis longtemps, le rôle de service public que l'équipement pourrait jouer auprès des élus locaux et des usagers est remis en question. De nombreuses circulaires, en particulier, en matière d'urbanisme, donnent aux directions départementales de l'équipement un rôle plus coercitif. Par ailleurs, il est question dans l'Allier de déconcentration de l'instruction de certains permis de construire. Pour le personnel de l'équipement, cette réforme n'apparaît pas forcément positive. Les règlements d'urbanisme ne changent pas et le transfert n'implique pas une augmentation du personnel en fonction de nouvelles tâches des subdivisionnaires. Cependant, ces mesures s'inscrivent dans la mise en place de certains aspects de la réforme dont le but est la remise en cause des acquis du statut de la fonction publique en créant une fonction publique départementale qui ne bénéficie pas du même statut. Les mêmes craintes conduisent le personnel à s'opposer à la création d'un bureau d'étude départemental qui se substituerait aux services de l'équipement. En conséquence, il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour garantir aux personnels de la fonction publique les acquis de leur statut.

Transports aériens (liques).

839e. — 10 novembre 1978. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** pour quel motif le Gouvernement malgache a été autorisé à ouvrir une ligne d'Air Madagascar—La Réunion—Nossi-Bé sans obtenir en contrepartie le droit permanent

de survol pour la ligne Réunion-Air Service qui relie La Réunion à Mayotte et si le Gouvernement malgache a été prévenu que toute suspension de l'autorisation entraînerait automatiquement la suspension de la ligne malgache La Réunion—Nessibé.

Départements d'outre-mer (réunion : enseignement).

8387. — 10 novembre 1978. — **M. Michel Debré** signale à **M. le ministre des transports** qu'un effort de développement et d'extension de l'école d'apprentissage maritime installée à la Réunion permettrait de fournir à la marine marchande un nombre accru de marins de qualité, lui demande s'il est dans ses intentions d'agir en ce sens, qui est à la fois d'intérêt départemental et national.

Successions (avancement d'hoirie).

8388. — 10 novembre 1978. — **M. Arthur Dehalne** expose à **M. le ministre du budget** que M. et Mme X., au cours de leur vie active, ont installé leurs cinq enfants. Pour éviter toutes discussions au moment de l'ouverture de leurs successions respectives, ils ont constaté, par acte authentique et sous forme de donations entre vifs, en avancement d'hoirie, les sommes remises, ou parts et actions de société, ou immeubles donnés, à chacun de leurs enfants. Par ces actes, ils établissent l'égalité entre tous leurs enfants, puisque le rapport s'effectuait alors en moins prenant. L'article 860 du code civil, faisant application de la loi du 3 juillet 1971, remet tout en question puisqu'il dit ceci, aux paragraphes 1, 2 et 3 : « le rapport est dû de la valeur du bien donné à l'époque du partage, d'après son état à l'époque de la donation. Si le bien a été aliéné avant le partage, on tiendra compte de la valeur qu'il avait à l'époque de l'aliénation et, si un nouveau bien a été subrogé ou bien aliéné, de la valeur de ce nouveau bien à l'époque du partage. Le tout sauf stipulation contraire dans l'acte de donation. » Cette obligation de réévaluation du bien remet tout l'équilibre en question pour celui qui a été donataire d'un immeuble et en fait le pénaliser par rapport aux autres qui ont reçu des espèces, lesquelles ont pu être investies dans des opérations heureuses. L'inverse aurait pu se produire, mais là n'est pas la question. Dans le cas évoqué, tous les enfants sont d'accord pour ne pas remettre en cause l'égalité établie au moment des donations, car c'était la volonté des donateurs. Le paragraphe 3 de l'article 860 dit textuellement : « le tout sauf stipulation contraire dans l'acte de donation ». A l'époque des donations, c'est-à-dire en 1955, le donateur avait choisi la donation en moins prenant (valeur au jour de la donation) puisqu'il n'avait pas fait état du rapport en nature ou autrement. Il lui demande : 1° à la suite du décès d'un des donateurs, peut-on convenir (tous les héritiers étant d'accord), d'un rapport en moins prenant, par suite du désir exprimé alors par les donateurs ; 2° dans l'affirmative, l'administration fiscale est-elle en droit de s'opposer à la volonté des parties.

Police municipale (financement).

8389. — 10 novembre 1978. — **M. Arthur Dehalne** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les soucis que causent particulièrement aux maires des villes moyennes l'insécurité et les problèmes de stationnement. La police municipale est très coûteuse et ses effectifs sont insuffisants pour faire face aux besoins. En ce qui concerne le département de l'Oise, celui-ci compte quatre villes de plus de 10 000 habitants dont la police n'est pas étatisée, ce qui, par rapport à l'ensemble des 95 départements français, représente une proportion importante qui place le département de l'Oise en situation défavorable par rapport aux autres. En outre, le système actuel crée une inégalité financière qui devient intolérable vis-à-vis des villes plus importantes dont la contribution demandée par l'Etat reste dérisoire. Il lui demande quelles sont ses intentions à cet égard, en particulier en ce qui concerne les deux villes de Senlis et de Chantilly dont la situation géographique à proximité de la « couronne parisienne » pose des problèmes insolubles pour une police municipale.

Impôts locaux (taux).

8390. — 10 novembre 1978. — **M. Claude Dhinnin** rappelle à **M. le ministre du budget** que jusqu'en 1975 les taux des impôts directs locaux pour les groupements de communes et pour les départements étaient différents d'une commune à l'autre. La loi du 29 juillet 1975, en instituant le principe d'un taux unique, a supprimé cette anomalie qui conduisait à des situations inéquitables, car il était anormal que tous les contribuables d'un département, ou dépendant d'une même collectivité locale, ne participent pas dans la même proportion aux charges publiques. Mais, en vue d'éviter que les intéressés n'aient à subir, la même année, des conséquences de cette disposition, à la fois du fait des impositions dont ils sont

redevables au département et, éventuellement, à une communauté urbaine ou à un district, le Parlement a limité, jusqu'en 1978, l'application de cette mesure aux seuls impôts départementaux. Il lui demande si les dispositions relatives à l'égalisation des charges entre les contribuables d'une même collectivité locale, par exemple d'une même communauté urbaine, recevront leur plein effet à partir de 1979.

Lait et produits laitiers (beurre).

8391. — 10 novembre 1978. — **M. Antoine Gissinger** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture** qu'en 1974 environ 20 000 tonnes de beurre ont été vendues dans la Communauté. Il lui demande si les mesures qui ont permis cette vente vont être reprises, et si elles peuvent être complétées par une action de distribution gratuite aux personnes âgées inscrites sur les listes des bureaux d'aide sociale.

Handicapés (allocations).

8392. — 10 novembre 1978. — **M. Louis Goasduff** rappelle à **Mme le ministre de la santé et de la famille** que, pour l'attribution de l'allocation aux handicapés adultes, le plafond de ressources ouvrant droit à cette prestation est celui fixé pour le minimum vieillesse. Ce plafond pénalise lourdement les handicapés dont l'état nécessite de toute évidence le droit à cette allocation, et notamment les ménages lorsqu'un des conjoints travaille et l'autre perçoit l'allocation en cause. Il lui demande si un aménagement du plafond des revenus ne lui paraît pas souhaitable et logique et si celui-ci ne pourrait être indexé sur le salaire minimum garanti de croissance, c'est-à-dire, depuis le 1^{er} septembre 1978, 23 028 francs pour une personne et 46 056 francs pour un ménage.

Handicapés (établissements).

8393. — 10 novembre 1978. — **M. Louis Goasduff** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le fait que les personnes souffrant d'un handicap profond, qui n'ont pas de ce fait un minimum d'autonomie et dont l'état nécessite une surveillance médicale et des soins constants, sont pratiquement tenues d'une façon générale à une hospitalisation en milieu psychiatrique. Ce mode de placement est naturellement déterminé par le prix de journée pratiqué dans ces établissements qui s'avère moins élevé que celui qui serait demandé dans des maisons ayant une autre structure. Ce critère ne doit justement pas être retenu car il sacrifie le bien-être des plus déshérités aux exigences d'une contribution sociale calculée au moindre coût. Il lui demande au contraire que soit mis en œuvre un programme de création d'établissements en nombre suffisant, à taille humaine, bien répartis sur le territoire, de façon que les handicapés restent à proximité de leurs familles. Il souhaite également que, dans ces établissements, soient entreprises ou poursuivies la formation et l'éducation auxquelles ces personnes handicapées ont droit pour les amener à un maximum d'autonomie grâce à un effort permanent d'éveil et d'animation, ce qui suppose la présence d'un personnel nécessaire et qualifié à cet effet.

Cimetière (permis d'inhumer).

8394. — 10 novembre 1978. — **M. André Jarrot** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que des arrêtés municipaux, pour la plupart récents, s'opposent à ce que des non-résidents puissent être inhumés dans le cimetière de leur commune. Si le principe de décisions de ce genre se conçoit pour les restes de personnes n'ayant aucun lien avec la commune, elles semblent ne pas devoir s'appliquer à ceux qui ont un lien affectif avec cette commune en particulier domicile de parents ou de beaux-parents. Récemment, un jeune sous-officier affecté dans une garnison éloignée de son pays d'origine, marié de surcroît à une Polynésienne, est décédé accidentellement. Ses parents ayant manifesté le désir de rapatrier sa dépouille mortelle se sont vu refuser le permis d'inhumer par la mairie de leur domicile. Il est inutile d'insister sur le caractère particulièrement délicat de telles situations, mais il s'agit de cas qui peuvent se produire fréquemment, en particulier chez les militaires de carrière dont les déplacements sont nombreux et inhérents à l'activité. Ces arrêtés municipaux sont particulièrement regrettables pour l'esprit de famille à un moment où une certaine mobilité des travailleurs est recherchée et où, malheureusement, certains ayant trouvé la mort dans des accidents du travail ou de la circulation ne peuvent être inhumés auprès de leur famille. Il lui demande si des dérogations ne peuvent être apportées à ces arrêtés en vue de délivrer le permis d'inhumer dans le cimetière du domicile des parents (ou des beaux-parents) pour les travailleurs (militaires ou civils) appelés à travailler loin du berceau de leur famille.

Administration pénitentiaire (personnel).

8395. — 10 novembre 1978. — **M. Jacques Mellick** appelle l'attention de **M. le ministre du budget**, sur le problème des personnels pénitentiaires. Un plan quadriennal avait été élaboré en 1975, à la suite des tragiques événements intervenus en 1974, qui décidait de la création nouvelle de 1.380 postes d'agents, dont 1 000 surveillants. Malgré les besoins de l'administration pénitentiaire et notamment au moment où une politique nouvelle est mise en place qui provoque un surcroît des tâches dans tous les services, le budget 1979 de la justice ne prévoit que la création de 331 postes d'agents. Il lui demande quelles mesures il compte prendre afin de donner aux personnels pénitentiaires les moyens d'exercer pleinement leurs fonctions.

Impôt sur le revenu (bénéfices industriels et commerciaux).

8396. — 10 novembre 1978. — **M. Claude Labbé** rappelle à **M. le ministre du budget** que les artisans bénéficient, en matière de taxe sur le chiffre d'affaires, d'une décade spéciale d'autant plus importante que le montant de la taxe à payer est moins élevé. Cette disposition diminue donc pour les artisans leur imposition dans ce domaine et la décade spéciale représente, à ce titre, un profit pour les intéressés. C'est dans cet esprit que certains contrôleurs des impôts ajoutent le montant de la décade au bénéfice normal de l'exploitation. Le code général des impôts ne donnant pas de précision à ce sujet, il lui demande de lui faire connaître si le bénéfice de la décade est définitivement acquis aux artisans ou si son montant devient un élément taxable aux bénéfices industriels et commerciaux. Il semble qu'en toute logique, il doit s'agir d'un avantage accordé aux artisans sans contrepartie fiscale, avantage leur permettant, par exemple, d'améliorer ou de renouveler leur outillage. Il souhaite en conséquence savoir si, lorsqu'elle est pratiquée, la prise en compte de la décade dans les éléments imposables est conforme à la législation ou si, comme il le pense, elle ne répond qu'à une interprétation personnelle de certains fonctionnaires de l'administration fiscale, auquel cas cette procédure doit être logiquement abandonnée.

Architectes (contrôle de la profession).

8397. — 10 novembre 1978. — **M. Claude Labbé** rappelle à **M. le Premier ministre** qu'un vice de forme entachant le décret du 6 décembre 1968 et les textes subséquents a été à l'origine de l'important contentieux de la réforme de l'enseignement de l'architecture qui, malgré l'intervention de deux lois de validation en 1972 et 1974, est encore pendant, tant devant les juridictions répressives que devant le Conseil d'Etat et les tribunaux administratifs. Il constate avec surprise que, dix ans plus tard, la réforme de l'architecture est, à son tour, entachée dès l'origine d'un vice de forme similaire, qui laisse croire que l'administration ne tire aucune leçon de ses erreurs passées. En effet, alors que l'article 21 de la loi n° 77-2 du 3 janvier 1977 sur l'architecture place l'ordre des architectes sous la tutelle du ministre chargé de la culture, l'article 3 du décret n° 78-918 du 6 septembre 1978 confie le contrôle de la profession à la direction de l'architecture au sein de l'administration centrale de l'environnement et du cadre de vie. Le Conseil constitutionnel n'ayant pas reconnu un caractère réglementaire à la disposition législative précitée, il s'ensuit que le vice de forme est établi et qu'à tout moment, par la voie de l'exception, toute réglementation opposable à la profession et édictée par le département ministériel de l'environnement risque de se voir opposer son illégalité. Il lui demande quelles mesures il compte prendre d'urgence pour normaliser cette situation, hautement préjudiciable à toute la profession d'architecte.

Taxe sur la valeur ajoutée (taux).

8398. — 10 novembre 1978. — **M. Claude Labbé** s'étonne auprès de **M. le ministre du budget** de n'avoir pas obtenu de réponse à sa question écrite n° 3070 publiée au *Journal officiel* des Débats de l'Assemblée nationale n° 45 du 14 juin 1978 (p. 2856). Près de cinq mois s'étant écoulés depuis la parution de cette question, et comme il tient à connaître sa position à l'égard du problème évoqué, il lui en renouvelle les termes en lui demandant, si possible, une réponse rapide. En conséquence, il lui rappelle : que la presque totalité des produits alimentaires sont soumis à la TVA au taux de 7 p. 100. Cependant, il n'en est pas ainsi en ce qui concerne les produits de confiserie à base de chocolat. Ces produits supportent la TVA au taux intermédiaire, bien que rien ne paraisse justifier une telle discrimination à ce sujet. Récemment, l'ancien ministre de l'économie et des finances avait fait savoir que, pour tenir compte de l'évolution de la réglementation définissant les produits de chocolaterie, il avait été décidé d'admettre au bénéfice du taux réduit les tablettes des produits dénommés « chocolat », « chocolat de ménage » et « chocolat de ménage au lait ». Cette disposition est applicable depuis le 1^{er} août 1977. Depuis qu'elle a été prise, l'imposition des

produits de confiserie à base de chocolat au taux intermédiaire apparaît comme encore moins justifiable. L'argument selon lequel la réduction du taux de la TVA aux produits de confiserie et de chocolaterie qui sont encore soumis au taux intermédiaire entraînerait des pertes importantes que la situation budgétaire ne permet pas d'envisager apparaît comme peu convaincante. **M. Claude Labbé** demande à **M. le ministre du budget** de bien vouloir lui faire connaître quelle serait la perte de recettes qui résulterait d'une telle mesure. Il lui demande également, et par un simple souci d'équité, que les produits en cause soient désormais soumis, comme la quasi-totalité des produits alimentaires, au taux réduit de la TVA.

Examens et concours (CAP).

8399. — 10 novembre 1978. — **M. Claude Labbé** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la réponse apportée par **M. le ministre du travail et de la participation** à sa question écrite n° 3069 relative à la création d'un CAP de confiseur chocolatier (réponse publiée au *Journal officiel*, Débats AN n° 69 du 23 septembre 1978, p. 5286). La réponse en cause précisant que « le ministre de l'éducation est, en tout état de cause, le mieux placé pour préciser les délais qui pourraient être requis en vue de la création définitive d'un CAP spécifique susceptible de sanctionner l'apprentissage de confiseur chocolatier », il lui demande s'il peut lui être indiqué quand sera effectivement créé ce CAP, vivement souhaité par la profession.

Agents communaux (animateurs).

8400. — 10 novembre 1978. — **M. Pierre Letaille** expose à **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** que les communes éprouvent de sérieuses difficultés pour résoudre les problèmes d'emploi d'animateur socio-culturel compte tenu de l'absence de cadre d'animateur titulaire des collectivités locales avec une échelle des traitements. La réglementation transitoire relative à la situation des personnels communaux d'animation socio-éducative résulte des dispositions de la circulaire ministérielle n° 70-479 du 29 octobre 1970. Ces dispositions valent texte réglementaire pour ce personnel et les collectivités sont toujours en attente de la sortie de nouveaux textes soumis à l'agrément de **M. le ministre du budget**. L'animateur culturel est recruté sur titres (BASE, DUT, CAPES ou DAPASE) pour une période renouvelable d'un an par contrat municipal et peut percevoir une rémunération correspondant au traitement qui est attribué à un agent classé aux indices bruts suivants : 280, 294 (après un ou six mois de fonction), 310 après trois ans. La précarité de l'emploi des animateurs communaux, l'absence d'une échelle des salaires et d'un profil de salaires a amené plusieurs organismes employeurs d'animateurs socio-éducatifs à réglementer l'emploi de leur personnel d'animation grâce à une convention collective de travail qui détermine les divers éléments cités plus haut. Il lui demande que soit envisagée la promulgation d'un texte permettant de créer au plan communal l'emploi d'animateur en précisant la carrière.

Pension de réversion (conditions d'attribution).

8401. — 10 novembre 1978. — **M. Hector Rolland** rappelle à **Mme le ministre de la santé et de la famille** que, dans le régime général de sécurité sociale, le conjoint survivant d'un assuré peut bénéficier de la pension de réversion dès l'âge de cinquante cinq ans. Cette disposition est également appliquée dans le régime des travailleurs non salariés des professions artisanales, industrielles et commerciales. Par contre dans le régime d'assurance vieillesse des professions libérales, le conjoint survivant pour se voir ouvrir des droits à la pension de réversion, doit être âgé d'au moins soixante cinq ans ou soixante ans en cas d'invalidité dûment constatée. C'est ainsi qu'il a eu connaissance du cas de la veuve d'un médecin, qui âgée de cinquante huit ans et ne possédant aucun revenu, ne peut bénéficier du droit dérivé de la retraite que s'était constituée son mari. Il lui demande si elle n'estime pas que les critères d'âge actuellement appliqués par les différents régimes de base des professions libérales et, dans le cas présent, notamment, par celui des médecins, ne lui paraissent pas constituer une discrimination regrettable pour les ayants-droit intéressés et si elle n'envisage pas en conséquence d'intervenir afin que la pension de réversion puisse être perçue, comme dans la plupart des régimes d'assurance vieillesse, dès l'âge de cinquante cinq ans par les conjoints survivants.

Elèves (garderies).

8402. — 10 novembre 1978. — **M. Michel Péricard** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les conséquences de l'article 16 du décret du 23 décembre 1976 définissant les modalités d'organisation de la garde des enfants en dehors des heures de classe. Il lui demande s'il estime souhaitable, d'un point de vue pédagogique et moral, qu'un jeune enfant soit confié depuis la garderie du matin jusqu'à celle du soir, en passant par la cantine du midi, à au

moins quatre personnes différentes. L'éducation d'un enfant, en effet, demande une vigilance toute particulière qui n'a rien à voir avec une simple surveillance et suppose une qualification et une connaissance des enfants, que seuls les instituteurs et les directeurs d'école possèdent. L'éducation que nous souhaitons pour nos enfants en les mettant à l'école et que poursuivent nos instituteurs, n'est elle pas dangereusement remise en question par la multiplication du nombre de ceux qui en ont la charge. Si notre école, comme l'a déclaré le Président de la République à l'UNESCO doit « transmettre l'accumulation du savoir afin d'apprendre à être », n'oublions pas que l'enfant « apprend à être » tout autant en dehors des heures d'enseignement. M. Péricard demande donc à M. le ministre de bien vouloir lui préciser les mesures qu'il envisage de prendre pour remédier à cette situation. Il lui demande, en outre, quel contrôle peut-être exercé sur le personnel chargé des surveillances aussi bien lors des garderies que lors des cantines scolaires, quand la responsabilité de la municipalité, puisque c'est elle qui le plus souvent les organise, doit faire face à l'éparpillement et au grand nombre de ses établissements scolaires.

Téléphone (tarifs).

8403. — 10 novembre 1978. — M. René Tomasini attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications sur les modalités des tarifications téléphoniques à l'égard d'usagers propriétaires de leur installation. Il lui demande s'il estime qu'il soit normal qu'une redevance d'abonnement supplémentaire soit exigée d'un abonné totalement propriétaire de son installation. Il faut ajouter, que dans le cas visé, l'abonné en assure complètement l'entretien, l'administration des postes se limitant à lui fournir une ligne téléphonique unique jusqu'à l'entrée de sa maison.

Impôt sur le revenu (charges déductibles : intérêts d'emprunts).

8404. — 10 novembre 1978. — M. Arthur Dehaine expose à M. le ministre du budget le cas suivant : un gendarme a souscrit un emprunt le 8 juin 1974 pour l'aider à payer sa future résidence principale. Le 24 mai 1976, il a pris l'engagement d'occuper cette construction avant le 1^{er} janvier de la 3^e année. Ses travaux ont été achevés le 15 novembre 1976. Pour des raisons indépendantes de sa volonté, il n'occupera son logement qu'en 1979. Le 22 octobre 1978, l'administration fiscale réintègre à son revenu les intérêts déduits depuis 1974, parce que l'engagement d'occupation n'a pas été tenu. Or, la loi du 3 janvier 1977 sur l'APL porte de 3 à 5 ans le délai d'inoccupation et précise, de plus, que ce délai ne commence à courir qu'à partir de la date d'achèvement des travaux. M. Arthur Dehaine demande à M. le ministre du budget s'il n'estime pas possible de faire bénéficier, par tolérance, les constructeurs se trouvant dans de telles situations du délai de 5 ans pour les contrats de prêts en cours à la date de promulgation de la nouvelle loi sur l'aide personnalisée au logement.

Travailleurs saisonniers (industrie).

8405. — 10 novembre 1978. — M. Maurice Cornette expose à M. le ministre du travail et de la participation que l'emploi des travailleurs saisonniers est inéluctable pour certaines activités industrielles. Ce mode de travail peut apporter une solution non dépourvue d'intérêt au grave problème de l'emploi posé à notre pays. Il lui demande que des mesures soient prises afin de : 1^o préciser et renforcer la protection sociale des travailleurs saisonniers employés en industrie ; 2^o préciser et harmoniser les conditions de prise en compte des emplois saisonniers des entreprises industrielles pour la fixation de leurs charges fiscales et sociales ainsi que pour leur accès aux aides publiques de développement.

Allocation de chômage (allocation supplémentaire d'attente).

8406. — 10 novembre 1978. — M. Maurice Cornette rappelle à M. le ministre du travail et de la participation que, selon l'article 13 du règlement ASSEDIC, « toute indemnisation cesse à partir du moment où les intéressés exercent une activité salariée ou non leur conférant la qualité de participant à notre régime ». Il lui expose à ce sujet qu'une directrice de magasin, salariée d'une société de vente de meubles depuis 1972, est licenciée pour motif économique le 10 décembre 1977. Elle bénéficie de l'allocation spéciale d'attente (90 p. 100) de février 1978 à avril 1978 (entrée en stage de formation). Elle est réembauchée dans la société dont elle était salariée auparavant au 1^{er} août 1978. L'intéressée était aussi depuis le 21 janvier 1976 gérante non rémunérée (ne cotisant pas à l'ASSEDIC) d'une SARL constituée en janvier 1976 et enregistrée à cette date. Invoquant l'article 13 ci-dessus du règlement, l'ASSEDIC réclame, en indûment perçu, le montant d'allocation spéciale d'attente dont l'intéressée a bénéficié de février à avril 1978. Il lui demande si cette position est fondée.

REponses DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

PREMIER MINISTRE

Plan (programmes d'action prioritaires).

7554. — 21 octobre 1978. — M. Philippe Madrelle appelle l'attention de M. le Premier ministre sur le retard important accusé par la réalisation globale des programmes d'action prioritaires. Il lui demande dans quelle mesure les objectifs fixés pourront être atteints.

Réponse. — La réalisation des programmes d'action prioritaires depuis 1975 ne présente aucun retard alarmant ; au contraire, elle est globalement satisfaisante. En effet, les crédits inscrits au titre de ces programmes dans les lois de finances successives représentent, en tenant compte du projet de loi de finances pour 1979, 75,1 p. 100 du total des dotations envisagées pour le budget général de l'Etat sur toute la période du VII^e Plan. Ce taux est de 73,3 p. 100 pour l'ensemble des actions prioritaires relevant du budget général et du budget annexe des PTT. A titre indicatif, les taux correspondants pour les quatre premières années des deux plans précédents étaient de 69,3 p. 100 (équipements publics du VI^e Plan) et de 68,7 p. 100 (équipements collectifs du V^e Plan). En outre, le degré de réalisation déjà acquis permet d'envisager, sur l'ensemble de la période 1976-1980, la réalisation globale des programmes d'actions prioritaires à un niveau très supérieur à ceux atteints au terme des deux plans précédents. Ces résultats et cette comparaison attestent l'effort accompli afin de mieux inscrire les décisions publiques dans la cohérence et dans la durée, en assurant davantage les priorités de l'action des administrations et favorisant une meilleure coordination interministérielle. S'il est vrai que quelques actions présentent un retard important entre les prévisions initiales et les réalisations, comme le précise le rapport d'exécution du VII^e Plan annexé au projet de loi de finances pour 1979, il faut souligner que l'exécution d'ensemble est conforme aux engagements, bien que les contraintes budgétaires soient très sévères.

FONCTION PUBLIQUE

Fonctionnaires et agents publics (administrateurs civils et attachés d'administration centrale).

6422. — 30 septembre 1978. — M. Maurice Ligot attire l'attention de M. le Premier ministre (Fonction publique) sur les difficultés de fonctionnement des administrations centrales de l'Etat, qui résultent notamment des statuts des deux corps qui en assurent l'encadrement. Le corps des administrateurs civils recruté à la sortie de l'école nationale d'administration ne bénéficie pas d'un échelonnement de carrière comparable à celui des autres corps recrutés à la sortie de la même école. Un projet tend à l'amélioration de cette situation, en assurant aux administrateurs civils un meilleur déroulement de leur carrière. De même, s'agissant du corps des attachés d'administration dont l'utilité au sein des administrations centrales apparaît chaque jour grandissante, un projet d'élargissement de la promotion des attachés dans le corps des administrateurs civils a été mis au point. Il lui demande que les études menées en vue de l'adoption de ces deux projets aboutissent au plus vite et que des décisions gouvernementales puissent intervenir aussi rapidement que possible, afin d'améliorer la situation de ces fonctionnaires d'encadrement et le fonctionnement des administrations centrales.

Réponse. — Des études complémentaires sont actuellement en cours sur un projet tendant à modifier le statut particulier du corps des administrateurs civils, lequel statut avait été examiné une première fois en février 1978, comme ne l'ignore point l'auteur de la question.

Enseignement supérieur (droit communautaire et européen).

6962. — 7 octobre 1978. — M. Jean-Pierre Cote appelle l'attention de M. le Premier ministre (Fonction publique) sur le fait qu'un seul institut régional d'administration (IRA) sur quatre assure un enseignement du droit communautaire et européen. Or, il est évident que les cadres moyens supérieurs que les IRA forment pour la fonction publique seront appelés à collaborer avec les organes décentralisés de la Communauté tels que le Fonds social européen, le Fonds régional européen ou le FEOGA, dont le rôle est considérable, notamment en matière de lutte contre le sous-emploi et le chômage. Il serait fort préjudiciable, financièrement, pour notre pays que ses futurs cadres des préfectures de départements et de régions, ainsi que des administrations centrales se trouvent en état de considérable

infériorité, par ignorance des procédures communautaires, vis-à-vis de leurs homologues des autres Etats de la Communauté. Il lui demande, en conséquence, s'il pourrait être envisagé de revoir le programme des enseignements dispensés dans les IRA tel qu'il est défini dans l'arrêté du 5 novembre 1970 (*Journal officiel* du 11 novembre 1970), afin d'y inscrire formellement l'enseignement du droit européen et d'envoyer une circulaire aux directeurs des IRA de Lyon, Nantes et Lille en vue d'organiser un tel enseignement en s'appuyant sur l'article 2 de cet arrêté qui prévoit qu'au titre des connaissances générales, l'action administrative française doit être replacée dans son « contexte européen et international ».

Réponse. — La formation dispensée par les instituts régionaux d'administration (IRA) vise à donner à de futurs fonctionnaires d'encadrement de bonnes connaissances de base sur les plans juridique et financier tout en les initiant aux méthodes modernes de gestion (informatique, comptabilité) et en leur donnant une expérience administrative concrète par l'organisation de stages dans les diverses administrations. Le temps disponible (quinze mois d'enseignement proprement dit sur deux années de scolarité), la nécessité de donner une formation de base aussi solide et diversifiée que possible, notamment en matière de droit administratif et de finances publiques, sont autant de facteurs qui conduisent à penser qu'un élargissement des programmes, tels qu'ils existent actuellement, n'apparaît pas souhaitable. Cet élargissement conduirait en effet soit à ajouter de nouvelles heures de cours à celles qui existent déjà, au détriment du travail personnel des élèves, soit à réduire la durée des enseignements accordés à d'autres matières, au détriment de la qualité de la formation assurée. Toutefois, les directeurs d'IRA conservent la possibilité d'élargir certains aspects de la formation des élèves en recourant à des conférences d'appui portant sur des sujets qui ne sont pas intégrés nominativement aux programmes d'enseignement. Cette possibilité a été largement utilisée, notamment à l'IRA de Lille, pour faire suivre aux élèves des conférences consacrées à une initiation au droit européen. Il est envisagé, devant l'intérêt suscité par cette expérience, d'intégrer la programmation de ce type de conférences dans les plans d'enseignement des autres IRA.

AFFAIRES ETRANGERES

Parlement (intervention française en Afrique).

2984. — 14 juin 1978. — **M. Alain Vivien** appelle l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur l'inconstitutionnalité des décisions d'intervention militaire en Afrique prises par le Gouvernement depuis quelques mois. Il lui rappelle qu'un soutien logistique a été assuré aux troupes marocaines agissant au Shaba au mois d'avril 1977 et qu'un soutien de même nature a été apporté au Gouvernement du Tchad au mois de juillet 1977 en vertu d'accords de coopération militaire signés avec ces deux Etats en 1963 et en 1976. Or ces accords, non ratifiés à l'époque par le Parlement, ne pouvaient prendre effet qu'au terme de la procédure définie par l'article 53 de la Constitution. D'autre part, le soutien logistique accordé au Gouvernement du Tchad au mois de janvier 1977 en vertu des accords de coopération de 1976, ratifiés depuis, en a débordé largement le cadre et l'esprit. En effet, si l'article 16 de cet instrument diplomatique prévoit la possibilité d'un concours logistique de la République française aux forces armées tchadiennes, l'article 4 interdit de fait toute mission de ce type sur un terrain d'opération de guerre. Or le décès de deux aviateurs français à la fin du mois de janvier en mission logistique au-dessus de Faya prouve à l'évidence une interprétation abusive du texte de l'accord de coopération militaire. De surcroît, la décision récente d'intervention faite à la demande des autorités tchadiennes ainsi que l'engagement de plus de 100 soldats français lors de l'affaire d'Ali, en mai, dépassent le cadre des accords signés et ratifiés. Cette décision aurait dû, en application de l'article 21 de la Constitution, être à tout le moins transmise au Parlement par le Premier ministre. Enfin, les déclarations du ministre des affaires étrangères, le 22 mai dernier, sur le rôle joué par un pays tiers dans la crise tchadienne permettent de penser que des soldats français pourraient, dans ce pays, se trouver aux prises avec des éléments étrangers et, donc, placer notre pays en situation de guerre sans que, une fois encore, le Parlement ait été saisi, comme le voudrait l'article 35 de la Constitution. Il souhaiterait donc savoir si le Gouvernement compte à l'avenir poursuivre une pratique qui, en matière de politique étrangère, dessaisit le Parlement de ses droits et, dans le cas contraire, lui demande quelles mesures il compte prendre afin de permettre aux représentants de la nation d'assurer comme il convient leur pouvoir de contrôle. En outre il souhaiterait également savoir si le non-respect de la procédure constitutionnelle en matière d'engagement militaire ne traduit pas implicitement l'existence d'engagements secrets entre le Gouvernement français et celui de la République du Tchad, engagements qui n'auraient pas été, à ce jour, portés à la connaissance du Parlement.

Réponse. — La France est liée au Tchad par un accord de coopération technique militaire signé le 6 mars 1976, qui a été soumis au Parlement et dont la ratification est intervenue par une loi du 9 novembre 1977. Le rôle du Parlement a donc été respecté. D'autre part, l'évolution ultérieure des événements a bien confirmé que nous ne nous trouvons aucunement en situation de guerre. Par contre, la France a répondu à la demande d'assistance du Gouvernement légal d'un pays avec lequel elle entretient des liens d'amitié et de coopération, alors que ce Gouvernement devait faire face à une attaque armée menée par des éléments subversifs qui mettaient en danger la sécurité du pays et la vie des citoyens français. Le fait que cette assistance n'ait pas été prévue dans un traité ne lui confère aucun caractère illégal, ni au regard du droit international, ni au regard du droit constitutionnel français. Il est à noter par ailleurs que l'article 53 de la Constitution énumère limitativement les accords internationaux dont la ratification nécessite l'intervention du Parlement. Enfin, le ministre des affaires étrangères s'est expliqué à plusieurs reprises sur les motifs et les conditions de l'intervention française devant la commission des affaires étrangères de l'Assemblée nationale, lors du débat du 8 juin 1978 et enfin à l'occasion des nombreuses questions posées par les députés. Il est donc inexact de prétendre que le Gouvernement n'a pas informé le Parlement de l'action qu'il menait.

Enseignement (école parisienne de l'alliance française).

4196. — 8 juillet 1978. — **M. Louis Mexandeau** appelle l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur la situation de l'école parisienne de l'Alliance française. Cet établissement fait face actuellement à des problèmes qui ont atteint la limite de gravité. Les subventions d'Etat, qui représentaient en effet en 1946 une aide considérable pour une toute petite école, ne représentent plus aujourd'hui que 4,3 p. 100 du budget d'une école qui s'est extraordinairement développée. Le prix des cours étant maintenu très bas pour ne provoquer aucune exclusion par l'argent, cette politique démocratique jointe à la grande insuffisance des subventions ne permet plus à l'école de vivre et de faire vivre près de 400 employés. Et c'est au détriment des salaires du personnel qu'un fragile équilibre a pu être maintenu, personnel qui a vu son pouvoir d'achat diminuer de 6,2 p. 100 (indice INSEE) à moins 18,7 p. 100 (indice CGT) entre 1973 et 1977 et se situe aujourd'hui dans la tranche la plus défavorisée des Français. En ce qui concerne le personnel administratif et de service pour le plus grand nombre, la situation est bien au-dessous de celle pourtant désastreuse des enseignants. Il lui demande en conséquence quelles mesures il entend prendre pour améliorer la situation de ces personnels qui travaillent au rayonnement de la France et de sa culture, et s'il lui paraît juste que les subventions de fonctionnement ne soient accordées qu'aux alliances de l'étranger alors que l'école de Paris travaille dans le même sens et coopère avec la même volonté d'aider et d'accueillir ceux qui ont le plus besoin de notre aide et de notre accueil.

Réponse. — Les ressources de l'alliance française ont trois origines : les libéralités, les droits de scolarité, l'aide publique. L'aide publique, qui se décompose en subventions de fonctionnement, subventions d'investissement et subventions exceptionnelles, provient du ministère des affaires étrangères, du ministère de la coopération et de la ville de Paris (celle-ci participant uniquement au fonctionnement de l'école parisienne). La contribution du ministère des affaires étrangères a, en 1978, approché un total de 50 millions de francs, dont 44 millions de francs au titre de la rémunération des enseignants titulaires du ministère de l'éducation détachés auprès des alliances françaises à l'étranger, et 6 millions de francs de contributions de fonctionnement, d'investissements ou exceptionnelles. Le siège central, à Paris, a reçu pour sa part une subvention de 900 000 francs. Conscient des difficultés auxquelles l'alliance française de Paris doit faire face, le ministère des affaires étrangères serait tout à fait disposé à accroître ses interventions au profit du siège. Cependant, il ne pourrait le faire, compte tenu de ses contraintes budgétaires, qu'en diminuant d'autant son aide aux comités de l'étranger.

Relations financières internationales (Mexique).

5369. — 12 août 1978. — **M. Joseph-Henri Maujouan du Gasset** expose à **M. le ministre des affaires étrangères** que, selon certaines informations, la France accorderait un crédit de 250 millions de francs pour le métro de Mexico (soit 57 millions de dollars). Il lui demande de lui indiquer le motif de ce prêt : engagements politiques ; fournitures de matériels français ; création indirecte d'emplois.

Réponse. — Il est exact que le Gouvernement français a accordé en mai 1978 au gouvernement mexicain un crédit en vue de permettre l'extension du métro de Mexico. Son montant cependant ne s'élève pas 250 millions de francs mais à 198,6 millions de francs. Ainsi que le sait l'honorable parlementaire, l'industrie fran-

caïse a pris depuis 1965 une place prépondérante dans la réalisation du métro de cette capitale (40 kilomètres de lignes). La ville de Mexico connaissant d'importantes difficultés de transport, le gouvernement mexicain a décidé d'élargir le réseau existant en construisant 37 kilomètres de lignes supplémentaires et en faisant appel aux sociétés étrangères compétentes. La loi de finances n° 60-859 du 13 août 1960 autorise le Gouvernement à effectuer des prêts à des gouvernements étrangers — ou à des sociétés étrangères ayant obtenu la garantie de leur gouvernement — en vue de leur faciliter l'achat de biens d'équipement et de matériel français. L'octroi d'un crédit aux autorités mexicaines répond au désir de renforcer notre coopération économique avec un pays dont les ressources potentielles sont immenses. Il obéit également au souci permanent du Gouvernement de veiller à ce que notre industrie et notamment l'industrie ferroviaire atteinte par la crise économique accroisse ses commandes et contribue par le développement de ses exportations à améliorer la situation du marché de l'emploi. Ce crédit ne peut, bien évidemment, être utilisé que pour autant que le gouvernement mexicain fait appel aux matériels français.

Travailleurs étrangers (réfugiés politiques).

5451. — 26 août 1978. — **M. Pierre Prouvost** appelle l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur la nécessité pour la France, conformément à l'esprit de l'article 17 de la convention de Genève, de chercher à améliorer les conditions d'accès au marché du travail des réfugiés politiques accueillis dans notre pays. En effet, l'imposition d'un contrat à durée déterminée tout comme le paiement d'une redevance à l'ONI pour frais de visite médicale, souvent plusieurs mois après l'entrée en France de ces personnes, exercent un effet dissuasif sur les employeurs éventuels. Il lui demande s'il ne lui paraît pas possible de limiter voire de supprimer ces formalités administratives en vue de faciliter l'intégration des réfugiés politiques que la France a décidé d'accueillir.

Réponse. — La réglementation du travail applicable en France aux réfugiés politiques relève des compétences du ministère du travail et de la participation. Le ministère des affaires étrangères se doit d'observer, quant à lui, que les textes en question ne sont pas en contradiction avec les recommandations de l'article 17 de la convention de Genève et qu'au contraire, un esprit particulièrement libéral et bienveillant anime notre politique en ce domaine. En effet, si les réfugiés, comme les autres étrangers, sont soumis à la possession d'un titre de travail pour l'exercice en France d'une activité professionnelle salariée, les éléments d'appréciation tenant à la situation de l'emploi et aux conditions de logement ne leur sont pas opposables lors de la délivrance de la carte de travail. En outre, aux termes de l'article R. 341.7 du code du travail la carte C, valable dix ans sans limitation de validité géographique ou professionnelle, est délivrée de plein droit au réfugié ou apatride justifiant trois années de résidence en France ou ayant un ou plusieurs enfants de nationalité française. Ces mesures ont d'ailleurs été renforcées par la délivrance aux réfugiés, sur simple demande présentée à la direction départementale du travail compétente, d'une autorisation provisoire de travail valable six mois et renouvelable pour recherche d'emploi. Les intéressés peuvent d'ailleurs commencer à travailler sous couvert de ce titre : toutefois, les employeurs sont tenus d'effectuer le plus rapidement possible les démarches pour régulariser leur situation et obtenir la délivrance d'une carte de travail : les contrats souscrits en leur faveur peuvent avoir une durée inférieure à douze mois (voire comprise entre trois et six mois) alors que les autres étrangers doivent, pour obtenir une carte de travail, présenter des contrats de travail portant sur une année. Il faut souligner que la redevance que l'employeur doit acquitter au profit de l'ONI pour la régularisation de situation d'un réfugié est d'un montant très modique qui s'élève à 100 francs, alors qu'il est exigé 1 875 francs pour l'introduction ou la régularisation de situation d'un travailleur étranger relevant du régime général. Il convient de préciser en outre que le bénéfice de la délivrance de cette autorisation provisoire pour recherche d'emploi a été étendu en 1976 à tous les ressortissants étrangers qui ont sollicité l'asile à leur arrivée en France. Les pouvoirs publics n'en entendent pas moins poursuivre leurs efforts en vue de simplifier les conditions de mise au travail des réfugiés politiques, conformément aux traditions de terre d'asile de notre pays. C'est dans ce cadre qu'est notamment étudié un projet excluant les réfugiés du champ d'application du titre III, livre IV du code du travail, par modification de l'article L. 341/1 de ce texte législatif.

Français retraités d'outre-mer (ex-Congo belge).

5801. — 9 septembre 1978. — **M. Henri Lavielle** appelle l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur la situation inadmissible dans laquelle se trouvent les Français qui ont travaillé dans l'ex-Congo belge et qui perçoivent une pension de retraite servie par l'office de sécurité sociale d'outre-mer, à Bruxelles, lequel a repris les obligations de l'ancienne caisse des retraités du Congo

belge, à Léopoldville. Cette pension n'a jamais progressé faute de convention de réciprocité concernant les retraites entre la France et la Belgique, et le titulaire de l'une d'elles, qui percevait 450 francs par mois en 1968, perçoit aujourd'hui la même somme. Depuis plus d'un an et demi les autorités belges compétentes ont effectué les formalités nécessaires pour la ratification de l'accord de réciprocité négocié avec la France sur ce point, sans que notre pays ait procédé de même. Il lui demande, en conséquence, d'une part, quelles mesures il compte prendre pour que ledit accord puisse enfin être appliqué et, d'autre part, quelles solutions il envisage d'appliquer pour que les pensions qui auront été liquidées jusqu'à l'application dudit accord soient revalorisées rétroactivement comme l'ont été les autres pensions de retraite.

Réponse. — Comme l'indique l'honorable parlementaire, un projet d'accord entre la France et la Belgique a été paraphé le 16 février 1977. Pour la partie française, l'objet de cet accord était double : d'une part, faire bénéficier les personnes de nationalité française qui ont été employées sur les territoires du Congo belge et du Ruanda-Urundi, de certaines prestations dont la loi belge du 16 juin 1960 subordonne l'octroi à la conclusion d'un accord de réciprocité, d'autre part, accorder aux personnes de nationalité française qui ont participé au régime de sécurité sociale d'outre-mer institué par la loi belge du 17 juillet 1963 les mêmes avantages que ceux accordés dans cette législation aux ressortissants belges. Cet accord n'a pas été signé car la cour de justice des communautés, saisie par le tribunal du travail de Bruxelles d'une demande présentée par un ancien travailleur italien au Congo belge, M. Walter Bozzone, pour l'octroi des prestations prévues par la loi du 16 juin 1960 en faveur des seuls ressortissants belges, a rendu le 31 mars 1977 un arrêt donnant satisfaction à l'intéressé et consacrant le principe du droit des ressortissants d'Etats membres de la CEE aux prestations réservées aux seuls Belges. Comme le sait, en effet, l'honorable parlementaire, il n'est juridiquement plus possible de négocier la matière qui a fait l'objet d'un arrêt de la cour communautaire. Cependant, le gouvernement belge, avant d'exécuter cet arrêt, fait procéder à une étude sur son champ d'application, les dispositions des deux lois belges de 1960 et 1963 étant étroitement imbriquées et la discrimination entre avantages subordonnés au paiement de cotisations volontaires ou de cotisations obligatoires fort difficile à réaliser. Quoi qu'il en soit, la commission des communautés européennes, qui est chargée de l'exécution des traités a répondu à une question d'un membre du Parlement européen, Mlle Dunwoody, le 19 juin 1978 (JO CE du 24 juillet 1978), qu'elle était intervenue le 26 septembre 1977 auprès du gouvernement belge et qu'elle ne manquerait pas, si nécessaire, de prendre les mesures prévues par le traité CEE, notamment celles de l'article 169, si les autorités compétentes belges ne se conformaient pas à la jurisprudence de la cour.

Commerce extérieur (Salvador).

5825. — 9 septembre 1978. — **M. Bernard Deschamps** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** les motifs de la venue en France d'une délégation de la République d'El Salvador, qui, composée de M. le vice-président de cette République, le docteur Julio E. Astacio, de son ministre des affaires étrangères, le docteur José Antonio Rodrigues Porth, et des représentants de certaines entreprises privées, doit arriver à Paris le 17 septembre. Selon la presse d'El Salvador il s'agirait pour cette mission de rechercher des marchés nouveaux pour les produits de son pays. Etant de notoriété internationale que le général Carlos Humberto Romero, élu président de la République d'El Salvador le 20 février 1977 grâce à une énorme fraude dénoncée par la presse de tous les pays, ne se maintient au pouvoir que par la violence de la force armée et de la police, peut-il donner l'assurance que cette visite n'a pas pour objet d'acquérir des matériels militaires français. Dans le cas où la mission salvadorienne demanderait au Gouvernement français de lui fournir des armes, des munitions, du matériel militaire de quelque type que ce soit, peut-il donner l'assurance que cela lui sera refusé.

Réponse. — Les objectifs de la mission salvadorienne ont été très clairement définis : d'une part, développer les échanges économiques et commerciaux entre la France et le Salvador en faisant mieux connaître aux industriels français les possibilités d'investissement offertes par le plan d'équipement salvadorien ; d'autre part, rechercher auprès des organismes français publics et privés les concours financiers permettant aux autorités salvadoriennes de mettre en œuvre leur programme de développement. Ainsi qu'avait pu le constater une délégation de la commission des finances de l'Assemblée nationale, qui s'est rendue au Salvador au mois d'août dernier, le marché salvadorien, longtemps négligé par nos entreprises, peut offrir des débouchés substantiels à nos exportations et investissements. La vente de matériel militaire français n'a pas été abordée au cours de cette visite.

Politique extérieure (Chypre).

5979. — 9 septembre 1978. — M. Christian Picrret demande à M. le ministre des affaires étrangères si le Gouvernement entend entreprendre dans un délai rapide des démarches pressantes auprès du Gouvernement turc pour que les résolutions des Nations Unies concernant le problème chypriote soient effectivement appliquées, notamment celles concernant l'occupation d'une partie de l'île et les atteintes aux droits de l'homme. Il lui demande enfin si le Gouvernement français compte prendre des initiatives diplomatiques en faveur de la paix à Chypre et du retour de cette République à l'unité territoriale et à l'indépendance, dans le respect de la diversité des communautés grecque-chypriote et turque-chypriote.

Réponse. — La France est toujours préoccupée de la prorogation à Chypre d'une situation de fait. Elle souhaite une solution juste et durable qui assure l'indépendance, la souveraineté et l'intégrité territoriale de la République de Chypre et permette de résoudre les douloureux problèmes humains qui restent posés. Ouverte à toutes les procédures, pourvu qu'elles aient l'accord des parties, la France estime cependant que les pourparlers directs entre les communautés, sous l'égide du secrétaire général des Nations-Unies, tels que les préconisent les résolutions de l'ONU, constituent la meilleure formule pour aboutir à un règlement équitable et qui tiennent pleinement compte des aspirations des deux communautés. Dans ce contexte, la France met à profit des contacts tels que ceux dont la session de l'assemblée générale de l'ONU procure l'occasion, pour tenter de faire prévaloir l'esprit de négociation.

Coopération (Maroc).

6574. — 30 septembre 1978. — M. Maurice Pourchon appelle l'attention de M. le ministre des affaires étrangères sur la situation des enseignantes françaises au Maroc, épouses de Marocains. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour qu'elles continuent à bénéficier d'un contrat de coopération et à exercer leurs fonctions dans le cadre de la convention culturelle franco-marocaine jusqu'à l'application du plan de relève, prévu dans l'enseignement du 1^{er} cycle au Maroc. Il lui demande également quelles dispositions il envisage pour affecter les enseignantes françaises, épouses de Marocains dans les établissements de la mission culturelle au Maroc, lors de la mise en place du plan de relève déjà cité précédemment.

Réponse. — Au cours de la réunion de la commission mixte franco-marocaine des programmes des 19 et 20 décembre 1977, le gouvernement marocain a fait part à la partie française de sa décision de ne pas reconduire les contrats de coopération des ressortissantes françaises épouses de Marocains, et d'y substituer, à partir du 1^{er} octobre 1978, un contrat de droit local. On trouve donc, à l'origine de cette affaire, une décision marocaine à laquelle notre délégation à la commission mixte a refusé de s'associer. Les démarches menées par notre ambassadeur à Rabat, sur instructions du département, ont abouti fin mars 1978 à une nouvelle décision marocaine différant d'un an l'application de la mesure touchant les enseignantes en cause. A l'heure actuelle, les négociations se poursuivent afin d'obtenir des autorités marocaines que le plan de relève ne soit appliqué aux intéressées que dans des conditions rigoureusement identiques à celles imposées à leurs collègues, masculins ou féminins, célibataires ou non, et sans distinction liée à la nationalité du conjoint éventuel. Les différentes parties concernées étudient également les modalités propres à garantir à ces enseignantes les avantages de carrière attachés à la qualité de fonctionnaire français, lorsque le moment sera venu pour elles de passer sous contrat local. Il n'est par contre guère possible d'envisager leur affectation systématique dans des établissements français car la disproportion entre le grand nombre de candidats et le nombre réduit de postes disponibles mènerait à opérer des choix arbitraires parmi une catégorie de personnel qui a toujours voulu rester unie. Cette solution contreviendrait également au principe de la nécessaire mobilité du corps enseignant, garant de dynamisme et de renouvellement pédagogique au sein de ces établissements.

AGRICULTURE

Agriculture (Loire : dossiers présentés hors plan de développement).

1488. — 17 mai 1978. — M. Théo Vial-Massat rappelle à M. le ministre de l'agriculture que lors de sa visite dans le département de la Loire en janvier dernier, il s'était engagé à accélérer le règlement des dossiers présentés hors plans de développement qui, dans la Loire, accuse un sérieux retard, certains dossiers remontant à décembre 1976. En conséquence, il lui demande quelles mesures le Gouvernement compte prendre pour : 1^o tenir ses engagements maintes fois renouvelés au cours de la période électorale, à savoir dégager les subventions nécessaires à la réalisation

des dossiers, présentés hors plans de développement ; 2^o que les délais d'attente de ces dossiers n'excedent pas quatre mois, comme l'indique la circulaire du 6 octobre 1977 n^o 5070 du ministère de l'agriculture ; 3^o l'augmentation de l'enveloppe financière pour les dossiers présentés dans le cadre des plans de développement afin de pouvoir satisfaire les besoins (20 projets, dans la Loire, pour 1978) ; 4^o que les subventions et prêts bonifiés soient maintenus sur l'intégralité du territoire départemental, avec des modalités d'application différenciées suivant les zones, afin de donner aux agriculteurs la possibilité de choisir en toute connaissance de cause la procédure des plans de développement.

Réponse. — L'Etat consacre aux bâtiments d'élevage un effort financier annuel de 600 millions de francs, auxquels s'ajoute 1 milliard de prêts spéciaux d'élevage, dont la bonification a pris une importance d'autant plus grande que ces dernières années que les taux d'intérêt se sont élevés. Le département de la Loire reçoit très normalement sa part de cet effort.

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 BAPSA. Ils ajoutent que le financement de l'ANDA 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 TVA 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.

Réponse. — Dans le cadre de la défense du revenu des agriculteurs, le Gouvernement français, lors des négociations sur les prix agricoles à Bruxelles, a toujours eu comme préoccupation essentielle l'amélioration de la préférence communautaire. Aussi, pour la campagne 1978-1979, a-t-il obtenu, notamment pour le blé tendre et l'orge, une augmentation de l'écart entre prix de seuil et prix d'intervention. Le Gouvernement s'est attaché également à résoudre la question des montants compensatoires. C'est ainsi que le conseil de la CEE a, sur l'insistance des autorités françaises, étudié différents plans de démantèlement des montants compensatoires qui n'ont pu encore aboutir. Cependant, le conseil des ministres des 8-12 mai 1978 a pris des mesures agrimonétaires qui ont permis de réduire les montants compensatoires pour les céréales de 10,8 p. 100 au 31 juillet 1978 à 6,8 p. 100 au 1^{er} août 1978. Une nouvelle réduction de 3,6 p. 100 a d'ores et déjà été décidée pour la campagne 1979-1980. En ce qui concerne les taxes à la charge des producteurs de céréales, il est précisé que celles-ci servent au financement du secteur agricole. C'est ainsi que le budget de fonctionnement de l'ONIC, les programmes de recherche et de vulgarisation, la caisse centrale de secours mutual agricole et les actions agricoles sont financés totalement ou partiellement par le produit de ces taxes. Malgré l'utilité que présentent ces taxes pour le secteur agricole, le Gouvernement s'est attaché à ne pas accroître les charges supportées par les producteurs. En conséquence, pour la présente campagne, l'augmentation de la taxe FNDA et de la taxe sociale de solidarité a été strictement limitée à l'incidence de la majoration des prix communautaires. Quant à la cotisation de solidarité, son montant est demeuré inchangé depuis sa création en 1969.

Vacances (société civile de vacances populaires du Mialaret, à Neuvic-d'Ussel [Corrèze]).

4281. — 8 juillet 1978. — M. Pierre Goldberg attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur le retard fâcheux apporté à la construction de l'ensemble de vacances populaires du Mialaret, à Neuvic-d'Ussel, Corrèze. Il rappelle que la société civile de vacances populaires du Mialaret est constituée par trente comités d'entreprise représentant 250 000 salariés. Sur la magnifique propriété du Mialaret toutes les possibilités sont permises afin d'assurer des loisirs et des vacances pour les travailleurs et leurs familles. Encore faudrait-il que les équipements indispensables soient mis en place. Une première tranche de travaux correspondant à la viabilité de 100 gîtes, plus 26 gîtes construits, a été réalisée et terminée à la fin

de l'année 1979, pour une somme de 3 000 000 de francs. Il est maintenant absolument indispensable d'entamer la deuxième tranche de travaux comprenant les 71 gîtes restants. La Société Somival, qui a participé au financement de la première tranche, s'était engagée à participer au financement de la deuxième. Divers constructeurs, datant de 1973 et 1975, l'attestent. La caisse nationale d'allocations familiales, tout comme les comités d'entreprise, sont prêts à tenir leurs engagements. Or les mois et les années passent, Somival n'apporte toujours pas sa participation financière à la réalisation de ces équipements. De ce fait, le dossier reste à l'état de projet, pour le plus grand préjudice des travailleurs. A maintes reprises, le Président de la République, le Premier ministre, le Gouvernement dans son ensemble ont affirmé leur attachement à une réelle politique des loisirs et des vacances. Pour que cette orientation s'inscrive dans la réalité, compte tenu du fait qu'avec le retard apporté à la réalisation de ce projet ce sont des familles modestes qui sont pour l'essentiel touchées, il lui demande donc de déléguer rapidement les crédits nécessaires à la Somival afin que les travaux, d'un montant de 6 000 000 de francs, ce qui serait très appréciable pour l'activité économique de toute une région, puissent démarrer le plus vite possible.

Réponse. — La première tranche des travaux d'aménagement du centre de vacances de Mialaret (Corrèze) a déjà bénéficié d'une subvention d'Etat. L'inscription de la deuxième tranche au titre des opérations de la SOMIVAL dépendra du degré de priorité qui lui sera réservée lors de l'établissement des programmes correspondants.

*Enseignement à distance, Vanves (Hauts-de-Seine).
Centre national de télé-enseignement.*

4990. — 29 juillet 1978. — **M. Dominique Dupilet** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les problèmes posés aux objecteurs de conscience lorsqu'ils continuent leur scolarité. Ceux-ci ont souvent la volonté de poursuivre leurs études afin de se préparer un meilleur avenir et contactent le centre national de télé-enseignement de Vanves. Ils constatent alors que la convention Armée-ONTE accorde la gratuité des cours aux appelés du service national et que leur statut d'objecteur de conscience ne leur permet pas : tel droit malgré leurs conditions financières semblables à celles des appelés du contingent. Le service actif de 24 mois qu'ils effectuent dépendant du ministère de l'agriculture, il lui demande, en conséquence, quelle solution préconise le Gouvernement pour parvenir à une égalité de traitement.

Réponse. — Les jeunes gens admis à satisfaire aux obligations du service national dans les conditions prévues par les articles L. 41 à L. 50 du code du service national se voient appliquer, en tant qu'appelés, les dispositions communes aux différentes formes de service. Cependant les modalités particulières d'accomplissement de leurs obligations s'accompagnent de dispositions dont le bénéfice leur est réservé et qui sont définies par les articles R. 78 à R. 97 du code précité. A l'inverse, certaines mesures, arrêtées expressément en faveur des appelés effectuant un service militaire, ne peuvent leur être appliquées. C'est ainsi qu'en ce qui concerne l'enseignement dispensé par correspondance, la convention qui a été signée par le ministère de la défense avec le centre national de documentation pédagogique ne prévoit que l'inscription d'élèves militaires.

Départements d'outre-mer (groupements fonciers agricoles).

5153. — 5 août 1978. — **M. Pierre Lagourgue** s'étonne auprès de **M. le ministre de l'agriculture** que le décret portant extension aux départements d'outre-mer des dispositions de la loi n° 70-1299 du 31 décembre 1970, relative aux groupements fonciers agricoles, n'ait pas encore été publié au *Journal officiel* près de 5 ans après que les conseils généraux de ces départements ont été invités à se prononcer sur l'extension envisagée. Il souligne que le conseil général de la Réunion pour sa part a donné un avis favorable sur le projet d'extension depuis le 17 décembre 1973 et il lui demande si l'on peut espérer que le décret d'application sera promulgué avant la fin de cette année.

Réponse. Les projets de décrets d'extension aux départements d'outre-mer de la loi n° 70-1299 du 31 décembre 1970 relative au bail rural à long terme et de la loi n° 70-1299 du 31 décembre 1970 relative aux groupements fonciers agricoles (GFA) ont été établis en liaison avec les ministères cosignataires. Ils font l'objet actuellement d'un examen par le Conseil d'Etat.

Energie (gaz « de fumier »).

5582. — 26 août 1978. — **M. Michel Aurillac** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur l'intérêt qu'il y aurait à la multiplication des installations pour la production de gaz « de fumier ».

« Ce gaz naturel des campagnes françaises » constituerait à la fois un combustible, un super-carburant et un engrais. Indépendamment des économies d'énergie auxquelles il serait susceptible d'aboutir, il permettrait après utilisation comme combustible une réutilisation en engrais, étant encore plus riche en azote et en humus. Il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer la position de son administration dans ce domaine, et les mesures qu'il compte prendre pour remettre à sa juste place cette technique aujourd'hui un peu oubliée.

Réponse. — La production de méthane biologique dit biogaz avait été abandonnée dans le passé en raison de son rendement faible et irrégulier. La crise pétrolière a conduit l'INRA à entreprendre des recherches fondamentales et appliquées sur ce problème. Ces études poursuivies depuis trois ans, sont en cours d'achèvement. Elles ont permis d'aboutir à une connaissance précise des principaux paramètres qui régissent cette production biologique délicate et complexe, et à une maîtrise technologique satisfaisante du procédé, qui peut permettre désormais le développement de la production de biogaz en agriculture. Cependant, la production de ce type d'énergie pose des problèmes de coût et de choix de la taille des installations. Des études de rentabilité sont prévues. Il apparaît d'ores et déjà que dans la conjoncture actuelle, des petites unités individuelles à l'échelle d'une petite ou d'une moyenne exploitation, ne permettent pas de produire de l'énergie à un prix compétitif avec celui des sources classiques disponibles sur le marché. Il n'en serait pas de même pour des unités moyennes et grandes desservant un groupe d'exploitations voisines ou une commune rurale. En attendant les conclusions des études économiques, il serait donc prématuré, voire même risqué, d'encourager dans l'immédiat la construction de telles installations. Si l'intérêt de la production de ce gaz comme source d'énergie et d'engrais organique, riche en azote et fournisseur d'humus est indéniable, il est en revanche peu probable qu'il puisse remplacer prochainement le supercarburant, pour des raisons qualitatives et quantitatives, et surtout le fuel-oil domestique utilisé dans la plupart des engins agricoles animés par des moteurs diesels.

Légumes (marché de l'ail).

5920. — 9 septembre 1978. — **M. André Cellard** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les conséquences que ne manqueront pas d'avoir sur le marché de l'ail les augmentations de surfaces plantées cette année. Dans le Gers, en effet, ces surfaces augmentent de 20 à 25 p. 100 passant de 900 hectares en 1977 à 1 150 en 1978. En Tarn-et-Garonne une augmentation des surfaces est aussi constatée, bien que moins importante. La récolte de cette année s'annonçant bonne et compte tenu de l'évolution des autres départements producteurs nous pouvons prévoir dès maintenant un accroissement de notre production d'ail de l'ordre de 50 à 60 p. 100 dans la région Midi-Pyrénées. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour maintenir les cours sur les marchés français et si, afin d'éviter les conséquences désastreuses qu'aurait dans cette période, l'augmentation des importations en provenance des pays tiers, il n'envisage pas de recourir, comme certains pays le pratiquent déjà, à un système de contingentement cautionné à l'importation. Parallèlement, ne serait-il pas souhaitable d'envisager de prendre une série de mesures visant à favoriser nos exportations.

Réponse. — Le marché de l'ail est très spéculatif : les cours ont été très rémunérateurs en 1976 et 1977 ; ils se sont tassés en 1978, tout en restant à un niveau élevé — 750 francs le quintal en septembre 1978, sur le marché de Rungis, contre 450 francs en septembre 1975. Il est donc souhaitable que les groupements de producteurs régularisent les apports et disciplinent le marché, pour que le développement de la production (40 000 tonnes environ par an) se déroule dans des conditions plus ordonnées. Le contingentement des importations (7 500 tonnes par an) souhaité par l'honorable parlementaire n'est pas une solution compatible avec le Traité de Rome.

Boissons (jus de fruits non alcoolisés).

6045. — 16 septembre 1978. — **M. Jean Desanlis** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur le développement nécessaire à apporter à la production des jus de fruits non alcoolisés au moment où la mise en application de la pratique de l'alcoï est provoquée une chute sensible de la consommation des boissons alcoolisées. Regrettant que le prix de vente à la consommation d'un verre de jus de fruits soit très supérieur au prix d'un verre de vin, il lui demande si la production des jus de fruits pourra être développée rapidement avec des moyens qui permettraient d'en diminuer notablement le prix de revient.

Réponse. — Trois raisons expliquent que le prix des jus de fruits soit supérieur à celui du vin. Le coût des matières premières utilisées pour la fabrication du jus est supérieur à celui du raisin destiné au vin. Les jus de fruits sont des produits non stabilisés, pouvant fermenter, ce qui entraîne de lourdes contraintes de fabri-

cation et de stockage. Enfin, le conditionnement du jus est presque toujours plus coûteux que celui du vin, l'emploi du verre perdu et d'emballage de petit contenant étant le plus souvent la règle du fait que la consommation des jus est encore limitée et qu'une fois ouvert les jus doivent être consommés rapidement. Conscient de l'intérêt de promouvoir la consommation des jus, le Gouvernement a soutenu la proposition de la commission de faire bénéficier le jus de tomate d'une compensation financière de 7,05 unités de compte au 100 kg de jus emballés destinée à abaisser le prix de revient de la production communautaire. Par ailleurs, il vient d'adresser à la commission des propositions en vue de faire bénéficier le jus de raisin d'une aide à la production et au stockage. Enfin, au cours des dernières années, le ministère de l'Agriculture a aidé, par la prise d'orientation agricole, les investissements des entreprises de jus de fruits qui ont présenté des profils économiquement viables. Il entend maintenir son aide à ce secteur d'activité.

Indemnités viagères de départ (veuves exploitants agricoles).

6716. — 3 octobre 1978. — M. Lucien Richard rappelle à M. le ministre de l'Agriculture que l'indemnité viagère de départ est actuellement accordée, à l'âge de cinquante-cinq ans, à la veuve ayant acquis la qualité de chef d'exploitation par le décès du conjoint exploitant. Il appelle son attention sur la situation des veuves qui sont chefs d'exploitation, sans que leurs conjoints aient été eux-mêmes exploitants. Certaines d'entre elles souhaiteraient mettre fin à leur activité du fait de leur état physique et également en raison de l'importance des charges auxquelles elles ont à faire face et, par voie de conséquence, de la rentabilité quasi inexistante de leur exploitation. Il est indéniable que l'accès au droit à l'IVD à l'âge de cinquante-cinq ans faciliterait leur départ. M. Lucien Richard demande donc à M. le ministre de l'Agriculture la suite qu'il lui paraît pouvoir donner à cette suggestion.

Réponse. — Comme le relève l'honorable parlementaire, la veuve d'un exploitant, devenue chef d'exploitation à la suite du décès de son conjoint, peut, en application de l'article 9-1 b du décret n° 74-131 du 20 février 1974, bénéficier de l'indemnité viagère de départ non complémentaire de retraite à compter de son cinquante-cinquième anniversaire. Par contre, les veuves, dont le conjoint n'était pas exploitant, ne pourront bénéficier au même âge de cet avantage que si elles sont reconnues invalides à plus de 50 p. 100. Cette disposition permet donc à celles d'entre elles dont l'état physique le justifie de cesser leur activité. Il n'est pas envisagé d'étendre cette possibilité aux veuves ne remplissant pas cette condition. Ce serait créer une nouvelle catégorie de bénéficiaires, alors que les dispositions du décret n° 74-131 du 20 février 1974 ont déjà nettement assoupli les conditions d'attribution de l'indemnité viagère de départ.

ANCIENS COMBATTANTS

Alsace-Lorraine (pensions et expertises médicales des Malgré-Nous).

3603. — 23 juin 1978. — M. Emile Muller demande à M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants quelles dispositions il peut prendre pour activer l'instruction des dossiers par le tribunal des pensions, ainsi que les expertises médicales permettant de définir les droits des demandeurs. De nombreux cas de « Malgré-Nous » dont les demandes restent en instance depuis plusieurs années lui ayant été signalés, il trouve ces lenteurs intolérables et demande à ce que tout soit mis en œuvre pour y remédier.

Réponse. — Les Français d'Alsace et de Moselle incorporés de force dans l'armée allemande et prisonniers des Soviétiques à Tambow et ses annexes figurent parmi les bénéficiaires des décrets n° 73-74 du 18 janvier 1973 et n° 77-1088 du 20 septembre 1977, améliorant les conditions de reconnaissance de l'impairabilité au service d'un certain nombre d'infirmités. Certaines difficultés d'application de ces textes sont apparues en raison du critère géographique retenu pour apprécier cette captivité. Le secrétaire d'Etat aux anciens combattants a donc proposé d'adopter une modification qui doit recueillir l'accord de tous les ministres contre-signataires des décrets précités.

BUDGET

Agence pour l'indemnisation des Français d'outre-mer (titularisation des personnels).

111. — 7 avril 1978. — M. Yves Guéna demande à M. le ministre du budget de bien vouloir lui faire connaître la composition du personnel de l'Agence pour l'indemnisation des Français d'outre-mer. Il souhaiterait savoir quels sont parmi les membres de ce personnel les agents titulaires de l'Etat et ceux qui ne le sont pas. Il lui demande en ce qui concerne ces derniers quelles sont les

intentions du Gouvernement au sujet de leur titularisation. Il souhaiterait savoir si des dispositions ont déjà été envisagées pour assurer progressivement l'intégration des agents en cause dans les cadres permanents de l'Etat.

Réponse. — Il est porté à la connaissance de l'honorable parlementaire que le personnel de l'ANUFOM comptait, au 1^{er} avril 1978, 1 020 agents se décomposant comme suit : 179 fonctionnaires, 700 contractuels et 141 vacataires. Ces agents sont en fonctions soit aux services centraux à Paris, soit dans les différents centres de province ou dans celui de Paris. Des dispositions particulières ont été votées par le Parlement, à l'intention des agents contractuels, ayant pour but de leur faciliter l'accès aux concours administratifs. Ces mesures prévoient le reclassement, au terme de la mission de l'Agence, des agents qui n'auront pu être titularisés. Ainsi, dans son deuxième paragraphe, l'article 21 de la loi de finances rectificative du 30 décembre 1977, prévoit-il, d'une part, le recul des limites d'âge opposables aux candidats aux différents concours et cela pour une durée égale au temps de service accompli à l'Agence et, d'autre part, la prise en compte de ces services pour l'appréciation de la durée des services exigés des candidats aux concours internes. Ces nouvelles dispositions sont applicables, jusqu'au terme d'un délai d'un an à la date d'achèvement des travaux confiés aux personnels en fonction à l'Agence. En outre, le quatrième paragraphe du même article envisage-t-il la possibilité de reclasser dans des emplois d'agent de l'Etat ou de ses établissements publics, des agents contractuels n'ayant pu être titularisés, à condition, toutefois, que ces agents comptent deux années de services à temps complet, à la date d'achèvement de la mission de l'Agence.

Comptables publics (responsabilité).

4359. — 15 juillet 1978. — M. François d'Harcourt attire l'attention de M. le ministre du budget sur la situation particulière dans laquelle se trouvent de nombreux comptables publics qui risquent à tout moment de voir leur responsabilité pécuniaire et personnelle engagée dans l'exercice de leurs fonctions. Il en résulte, et nombreux sont les Français qui l'ignorent, que lorsque par exemple les contribuables n'acquittent pas les impôts qu'ils doivent au Trésor public, les receveurs percepteurs risquent d'être saisis sur leurs salaires et sur leurs biens personnels à concurrence des sommes non recouvrées. De plus, le montant du cautionnement exigé actuellement a doublé. Il lui demande s'il envisage prochainement d'assouplir et d'alléger la réglementation applicable aux comptables publics.

Réponse. — En application des dispositions de l'article 60 de la loi n° 63-156 du 23 février 1963, les comptables publics sont personnellement et pécuniairement responsables du recouvrement des recettes, du paiement des dépenses, de la garde et de la conservation des fonds et valeurs appartenant ou confiés à l'Etat, aux collectivités locales et aux établissements publics nationaux ou locaux, du maniement des fonds et des mouvements de comptes de disponibilités, de la conservation des pièces justificatives des opérations et documents de comptabilité ainsi que de la tenue de la comptabilité du poste comptable qu'ils dirigent. Cette responsabilité, certes exorbitante du droit commun, trouve son fondement dans la nécessité pour le Trésor de se prémunir contre tous risques dans le maniement des deniers publics. Cette même nécessité conduit à exiger des comptables publics la constitution d'un cautionnement qui consiste soit en l'engagement d'une caution solidaire représentée par l'affiliation à une association de cautionnement mutuel agréée par le ministre du budget, soit par un dépôt en numéraire de rentes sur l'Etat ou d'autres valeurs du Trésor. Il est précisé que la réévaluation du montant des cautionnements organisée par un arrêté du 26 juillet 1975 modifié a été rendue nécessaire par l'inadaptation des montants des cautionnements aux masses des opérations traitées par les comptables publics, et qui n'avaient pas fait l'objet de modification depuis 1958. Toutefois, la rigueur de ce principe, dont la mise en œuvre pourrait aboutir à une iniquité en cas de force majeure ou avoir de graves conséquences dans des situations pécuniaires particulièrement difficiles, est atténuée par l'existence de procédures de décharge de responsabilité et de remise gracieuse. S'agissant plus particulièrement de la responsabilité des comptables publics dans le recouvrement des impôts directs, l'article 1851 du code général des impôts stipule que les comptables du Trésor chargés du recouvrement des impôts directs sont responsables du recouvrement des cotisations dont ils ont pris les rôles en charge et tenus de justifier de leur entière réalisation. Mais, par ailleurs, les comptables publics chargés du recouvrement de l'impôt peuvent, conformément à l'article 1930-2 du code général des impôts, obtenir atténuation ou décharge de responsabilité. Pour l'appréciation de cette responsabilité, il est tenu compte, notamment, des difficultés de recouvrement propres au poste géré, de la situation du service et du montant de l'indemnité allouée au comptable du Trésor. Dans ces conditions, le dispositif actuel paraît être de nature à concilier efficacement les garanties nécessaires à la préservation des deniers publics et la prise en compte des situations particulières. Aussi n'est-il pas envisagé de le modifier.

DEFENSE

Armée (dégagement des cadres).

6518. — 30 septembre 1978. — M. Jean-Pierre Bechter rappelle à M. le ministre de la défense la question du 24 juillet 1976 (n° 30873), que lui avait soumise M. Arnaud Lepereq, relative à la situation des militaires qui ont été contraints de quitter le service à la suite des mesures de dégagement des cadres, prises en application de la loi du 5 avril 1946. Il lui demande si de nouvelles dispositions sont venues modifier la réponse du 18 septembre 1976 apportée au problème soulevé.

Réponse. — La réponse apportée à la question écrite n° 30873 (*Journal officiel*, Débats parlementaires, Assemblée nationale du 18 septembre 1976, p. 6120) demeure d'actualité.

Armée (camp du Larzac).

7529. — 20 octobre 1978. — M. Gilbert Millet expose à M. le ministre de la défense la vive émotion des populations du Causse du Larzac (Aveyron) et de toute la région avoisinante devant l'arrêté d'extension du camp militaire pris par le préfet, le 29 septembre 1978. Il lui rappelle les termes de sa question écrite, posée le 4 mai 1973, et dont on pourrait reprendre intégralement le contenu. En effet, les exploitations agricoles sur le Causse du Larzac ont fait depuis la démonstration de leur qualité et de leur viabilité, montrant ainsi qu'il est possible de vivre au pays. Cette aspiration de vivre au pays prend un caractère plus aigu qu'à l'époque, car les conséquences de la politique du Gouvernement pèsent plus lourdement encore sur toute la région, mettant en cause les activités économiques fondamentales, industrielles et agricoles (fermeture du bassin minier, licenciements, arrachage des vignes, etc.). De plus, la menace de l'ouverture du marché commun à la Grèce, au Portugal et à l'Espagne aggrave encore un contexte qui met en cause l'activité de toute une région. L'intérêt de la région rejoint ainsi l'intérêt national et l'extension militaire, dans ces conditions, prend une résonance particulièrement grave. Si les besoins de l'armée doivent être pris en compte, les solutions pour y répondre ne peuvent rentrer en contradiction avec les aspirations de toute une population. Il lui demande, en conséquence, s'il n'entend pas lever l'arrêté d'extension du camp militaire du Larzac.

Réponse. — L'honorable parlementaire est prié de se reporter à la réponse faite à une question d'actualité posée par M. Nucchi sur ce sujet (*Journal officiel*, Débats parlementaires, Assemblée nationale du 7 octobre 1978, p. 5766 et suivantes).

ECONOMIE

Élevage (porcs).

593. — 22 avril 1978. — M. Lepereq appelle l'attention de M. le ministre de l'économie sur les difficultés rencontrées par les éleveurs de porcs. Persuadé que tous les efforts d'organisation et de développement de la production porcine française resteront voués à l'échec tant que celle-ci ne bénéficiera pas de conditions semblables à celles de ses partenaires européens, il estime qu'une place devrait être réservée à la relance porcine dans les prêts permis par l'emprunt national, et ce, notamment, afin de faciliter le financement, hors encadrement du crédit, des investissements destinés à la création ou à l'extension des élevages de porcs. Il lui demande de lui faire connaître la suite réservée à cette suggestion, qui permettrait entre autres une économie de devises très importante pour notre pays.

Réponse. — Les problèmes que connaît le secteur du porc ayant des causes diverses (pression de la concurrence étrangère longtemps favorisée par l'importance des montants compensatoires monétaires; insuffisant développement de notre appareil de production et de commercialisation; cycle conjoncturel bien connu, seul un ensemble de mesures prises au niveau communautaire et au niveau national, associé à un effort de la profession, peut permettre d'y remédier. A la fin de 1977, le Gouvernement a pris plusieurs décisions de nature à développer, dans de bonnes conditions, la production de l'élevage porcin et de résorber ainsi progressivement le déficit commercial de ce secteur, qui atteint 2,5 milliards de francs en 1977. Les montants compensatoires monétaires, qui jouaient un rôle défavorable à l'égard de nos produits, ont pu être réduits de 21,5 p. 100 en mars dernier à 2,9 p. 100 à la fin juillet, grâce aux décisions arrêtées à Bruxelles en avril dernier, et surtout à la bonne tenue du franc sur les marchés des changes. Enfin, dans le domaine de la politique du crédit, la Caisse nationale de crédit agricole a effectué récemment, à la demande des pouvoirs publics, une dotation particulière de 150 millions de francs aux caisses régionales des principales régions de production porcine, afin d'apporter une aide en trésorerie aux éleveurs.

Commerçants (amendes).

1793. — 21 mai 1978. — M. Jacques Godfrain demande à M. le ministre de l'économie si, alors que l'on s'oriente vers un retour progressif à la liberté des prix, il ne lui paraît pas souhaitable de prendre les mesures nécessaires pour annuler les amendes dont ont été victimes certains commerçants à la suite de taxations des prix intervenues à la fin de l'année 1977.

Réponse. — Les mesures de taxation de prix ou de marges intervenues à la fin de l'année 1977 ont été rapidement remplacées par des conventions passées entre l'administration et chaque profession intéressée. En conséquence, les infractions relevées sous l'empire du premier régime ont fait l'objet d'un examen particulièrement bienveillant de la part des services compétents. Des instructions ont été données pour que soit proposé au procureur de la République de classer « sans suite » les dossiers des commerçants verbalisés, dans la mesure où les faits constatés n'avaient pas de gravité particulière et où n'étaient pas enfreintes d'autres réglementations économiques, par exemple les règles de publicité des prix. Bien entendu, les conventions passées ensuite avec les professions, et auxquelles leur entierement par arrêté ministériel a donné valeur réglementaire, ont fait l'objet de contrôles et, le cas échéant, donné lieu à procès-verbaux dans les conditions habituelles.

Marchés publics (règlement sur mémoire ou fact).

3156. — 16 juin 1978. — M. Emile Muller expose à M. le ministre de l'économie que, dans la réponse à la question écrite n° 30738 (*Journal officiel*, Débats A. N. du 2 octobre 1976, p. 6246), M. le ministre de l'économie et des finances avait bien voulu reconnaître les difficultés d'application de l'article 321 du code des marchés publics aux rémunérations des prestataires de missions d'ingénierie et d'architecture en raison des divergences d'interprétation qui se sont manifestées entre les administrations concernées. Il avait admis la nécessité de dégager dans ce domaine une unité de doctrine dans le sens d'une simplification des textes. Or, à l'heure actuelle, les collectivités locales et leurs établissements publics se trouvent toujours dans l'incertitude, malgré les récentes modifications du code des marchés faisant l'objet du décret n° 78-494 du 31 mars 1978 qui, entre autres, ont rectifié l'article 314 qui jusqu'à présent prévoyait que « le marché d'études est passé dans la mesure du possible après mise en compétition », alors que les nouvelles dispositions stipulent que, « sous réserve des dispositions de l'article 312 bis, le marché est passé sur appel d'offres ou négocié après mise en compétition ». On constate maintenant une formulation identique des articles 108 (Etat) et 314 (Collectivités locales) et on est fondé d'admettre que cette égalité doit conduire à une même interprétation des seuils en matière de règlement sur facture ou mémoire, c'est-à-dire fixés : par l'article 123 (Etat) dans le sens de la lettre du 13 février 1975 du ministère de l'économie et des finances et par l'article 312 (Collectivités) au sujet duquel subsiste la discrimination résultant de la circulaire n° 75-173 du 2 avril 1975 du ministère de l'intérieur. En conséquence, il lui demande des précisions sur l'interprétation que les rédacteurs de la nouvelle réforme entendaient donner aux dispositions de l'article 314 du code des marchés concernant plus particulièrement le règlement sur mémoire ou facture dans les limites de l'article 321 du code des marchés publics.

Réponse. — Les dispositions générales du code des marchés publics — qu'il s'agisse de celles relatives aux marchés négociés ou de celles qui concernent les seuils des règlements sur mémoires ou sur simples factures — s'appliquent aux marchés d'études au même titre qu'aux autres catégories de marchés publics (travaux, fournitures ou services). L'incertitude dont fait état l'honorable parlementaire a été levée par une circulaire, en date du 7 juin 1978, adressée aux préfets par M. le ministre de l'intérieur et publiée, dans chaque département, au recueil des actes administratifs.

Taxis (indemnisation en cas d'accident).

3368. — 21 juin 1978. — M. Antoine Rufenacht appelle l'attention de M. le ministre de l'économie sur la situation des artisans du taxi dont le véhicule est immobilisé par suite d'un accident dont ils ne sont pas responsables. Aux termes d'un accord interassurances, ces professionnels perçoivent une indemnité forfaitaire de 18 francs par jour d'immobilisation alors que les frais moyens journaliers d'un taxi sont de l'ordre de 115 francs. Pour obtenir une réparation basée sur leur chiffre d'affaires et donc plus en rapport avec le préjudice subi, ils doivent, à chaque fois, assigner en justice le responsable, ce qui se traduit par des délais de règlement fort longs et préjudiciables à la bonne marche de leur entreprise. Afin de remédier à ces inconvénients et de ne pas voir les artisans

pénalisés chaque fois que leur outil de travail est endommagé, il lui demande de bien vouloir examiner la possibilité de faire supporter au tiers responsable une indemnité fondée sur le rapport :

CA x jours d'immobilisation réels

235 jours ouvrables

Réponse. — Les conventions d'assurance auxquelles se réfèrent l'honorable parlementaire se réalisent par accord des parties en présence. L'indemnité forfaitaire de 18 francs par jour d'immobilisation résulte du dernier accord conclu entre les instances professionnelles de l'assurance et les professionnels du taxi. Ce type de convention fait l'objet de révisions périodiques à l'initiative des organisations intéressées. Le problème soulevé par M. Rufenacht devrait donc être examiné avec la fédération française des sociétés d'assurances dans le cadre de négociations au cours desquelles les organisations professionnelles des artisans du taxi pourraient apporter toutes les suggestions susceptibles d'améliorer leur situation en matière d'indemnisation.

Prix (marché immobilier).

4397. — 15 juillet 1978. — M. Roger Combrisson attire l'attention de M. le ministre de l'économie sur l'arrêté n° 744-P du 7 février 1974 modifié en date du 20 février 1974 paru au *Bulletin officiel des services des prix*. Si les articles 1^{er} à 5 fixent les taux applicables à la vente d'immeubles à usage d'habitation ou professionnels, aucune disposition n'a été prise pour le taux s'appliquant à la vente de terrains, de fonds de commerce ou de bureaux. En l'absence d'un texte de référence, le marché immobilier connaît une multiplication de taux qui peuvent varier d'un agent à l'autre lors de transactions de cette nature. Il lui demande, en conséquence, quelles mesures il compte prendre afin de compléter l'arrêté en date du 20 février 1974.

Réponse. — L'arrêté n° 744-P du 6 février 1974 relatif aux commissions perçues par les intermédiaires en matière de ventes et de locations immobilières fixe les taux applicables à la vente ou à la location d'immeubles à usage d'habitation ou professionnels et ne s'applique effectivement pas aux opérations portant sur les terrains, fonds de commerce ou bureaux. Lors de l'élaboration de ce texte, il a été considéré que, dans le cas de transactions portant sur des terrains, fonds de commerce ou bureaux, le client éventuel disposait d'un réel pouvoir de négociation, car l'agent immobilier est alors généralement en présence d'un commerçant ou d'un industriel, habitué aux transactions commerciales. La diversité des taux de commission que l'on rencontre lors de transactions de cette nature sur le marché immobilier est révélateur d'une certaine concurrence. Dans ces conditions, il ne paraît pas opportun de fixer réglementairement au plan national des limites tarifaires pour des services dont les prix pouvaient être contenus par le simple jeu de la concurrence. Toutefois, dans certains départements, les préfets ont utilisé la délégation de compétence qu'ils tiennent de l'arrêté général sur les prix des services (arrêté ministériel n° 76-121/P du 23 décembre 1976) pour fixer des taux limites dans les cas évoqués.

Cycles et motocycles

(tarifs 1978 fixés pour les artisans réparateurs).

5454. — 26 août 1978. — M. Louis Mexandeau fait part à M. le ministre de l'économie de l'inquiétude ressentie par les artisans réparateurs de cycles et motocycles au sujet de la fixation des tarifs 1978 spécifiques à cette profession. Il lui demande si la tarification qui sera arrêtée s'inspirera des engagements nationaux conclus avec les branches voisines de l'automobile et du matériel et machines agricoles, et dans quels délais un accord interviendra permettant d'assurer le développement de l'activité économique d'un secteur employant plus de 12 000 salariés.

Réponse. — Il est rappelé à l'honorable parlementaire que les artisans réparateurs de cycles et motocycles bénéficient, dans le cadre du nouvel accord professionnel national signé le 20 juillet dernier avec les responsables de la branche, d'un ensemble de dispositions exceptionnelles — notamment en ce qui concerne l'évolution de leurs taux horaires de réparation — s'inspirant étroitement des mesures particulières de prix adoptées, pour 1978, dans le secteur de la réparation automobile. Ainsi, la profession a obtenu, pour la tarification de sa main-d'œuvre, la seconde étape substantielle qu'elle souhaitait après celle de 1977. Le texte de l'accord a été publié au *Bulletin officiel des services des prix* n° 17 bis du 11 août 1978.

INDUSTRIE

Energie nucléaire (Pierrelatte : carte d'accès).

3699. — 24 juin 1978. — M. Marcel Tassy attire l'attention de M. le ministre de l'industrie sur la situation de M..., responsable d'une expérience sur la cité nucléaire de Pierrelatte, qui possédait jusqu'à

la fin de l'année 1977 une carte l'autorisant à pénétrer en permanence dans le site. Depuis le début de l'année, bien qu'il en ait fait la remarque à plusieurs reprises aux autorités concernées, on refuse de lui délivrer sa carte de 1978, sans qu'aucune explication lui ait été fournie. Sur sa section de travail, il est le seul dans ce cas, toutes les autres cartes ayant été renouvelées à leurs titulaires. Il lui demande quelles sont les mesures qu'il compte prendre pour que la discrimination dont M... est victime dans l'exercice de son activité scientifique soit annulée.

Réponse. — Une réponse a été adressée directement à l'honorable parlementaire.

INTERIEUR

Police municipale (accession au grade de chef-inspecteur divisionnaire).

582. — 22 avril 1978. — M. Julia rappelle à M. le ministre de l'intérieur que dans le cadre de la récente réforme de la police nationale il a été créé un grade de chef-inspecteur divisionnaire comportant un effectif de 230 emplois et constituant le sommet de la fonction. Il semble que les chefs de poste affectés dans un commissariat de police municipale seraient écartés de la possibilité d'accession à ce grade. Or il est communément admis que ces postes, dont les titulaires sont souvent officiers du ministère public, ont des responsabilités et des sujétions supérieures à leurs homologues de postes étatisés. Ils disposent par ailleurs de moyens médiocres. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître sa position sur ce problème. Il souhaiterait que des dispositions soient prises pour que les personnels sur lesquels il vient d'appeler son attention puissent bénéficier du grade de chef-inspecteur divisionnaire.

Réponse. — Le nouveau statut des inspecteurs de police prévoit effectivement que les inspecteurs divisionnaires occupant des postes dont la liste est fixée par arrêté interministériel peuvent accéder à l'emploi de chef-inspecteur divisionnaire et bénéficier ainsi de l'indice le plus élevé prévu pour ce corps de policiers. Les postes qui ont été retenus pour cet emploi sont tout naturellement les plus importants par les responsabilités et les charges qu'ils comportent, et par conséquent par les qualités professionnelles qu'ils exigent de leurs titulaires. C'est en vertu de ces critères que les 230 postes inscrits au budget pour cet emploi ont été répartis entre la direction de la sécurité publique d'une part, les directions actives spécialisées dans les autres activités policières d'autre part : police judiciaire, police de l'air et des frontières, renseignements généraux, surveillance du territoire et inspection générale des services. Sur le contingent de la sécurité publique, un nombre important de postes ont dû être attribués à des inspecteurs divisionnaires exerçant des responsabilités particulièrement importantes dans des emplois de catégories variées tels ceux de responsable de commissariat de quartier de grande ville, d'adjoint à des commissaires chefs de circonscription, de chef d'unités dans des sûretés urbaines de grande ville, de chef de groupe technique dans des directions départementales ou des commissariats centraux. Au total vingt-six postes seulement ont pu être attribués à des circonscriptions de police où les fonctions de chef de poste sont assurées par des inspecteurs divisionnaires. Il est exact qu'aucun poste de police municipale ne figure sur la liste retenue. Mais cinquante-cinq postes de chef de circonscription de police étatisée ont été parallèlement éliminés. Il est à souligner que la fourchette démographique des postes de police municipale va de 5 000 à 17 000 habitants parmi lesquels quatre seulement ont plus de 15 000 habitants alors que les vingt-six postes de police étatisés figurant sur la liste comptent de 10 000 à 27 000 habitants et que, parmi eux, dix ont plus de 15 000 habitants et neuf plus de 20 000. Enfin les chefs de circonscription de police étatisée assurent vingt-quatre heures sur vingt-quatre la continuité du service ; les chefs de poste de police municipale, par contre, ne participent que d'une façon limitée dans le temps aux actions de sécurité qui sont très généralement transférées à la gendarmerie pendant la nuit et les dimanches. En bref, il n'y a donc pas eu une éviction de principe des villes à police municipale mais, par application de critères fonctionnels rigoureux, une sélection rendue nécessaire par le petit nombre de postes disponibles pour cette catégorie d'emplois. Les inspecteurs divisionnaires en fonctions dans un poste de police municipale ne sont pas pour autant privés de la possibilité d'accéder à l'emploi de chef-inspecteur divisionnaire : rien ne leur interdit en effet de solliciter leur mutation dans un poste de cette catégorie et rien ne s'oppose à ce qu'ils y soient effectivement nommés, si leurs mérites professionnels le justifient.

Etrangers (expulsions).

4863. — 29 juillet 1978. — M. Robert Montdargent fait observer à M. le ministre de l'intérieur que les mesures arbitraires de refoulement et d'expulsion frappant des immigrants séjournant réguliè-

ment en France tendent à se multiplier dans la période actuelle. Les associations, syndicats et partis de travailleurs sont amenés à intervenir de plus en plus souvent pour faire échec à des cas d'abus de pouvoir de l'administration, reconnus ultérieurement comme tels par les tribunaux dans les affaires malheureusement trop rares où la loi leur permet d'exercer un contrôle. Il est à craindre que de nombreux étrangers vivant de façon plus ou moins isolée soient expulsés ou refoulés arbitrairement et discrètement, sans pouvoir se défendre ni faire appel à la solidarité des autres travailleurs de France. Pour apprécier l'ampleur du phénomène, il lui demande d'indiquer avec précision combien d'arrêtés d'expulsion et de décisions de refoulement ont été pris chaque année depuis cinq ans à l'encontre d'étrangers séjournant régulièrement en France, combien de ces dispositions ont été exécutées, quels motifs précis, notamment en matière de « menace » à « l'ordre public » ou au « crédit public » et « d'atteinte à la neutralité politique », peuvent permettre de classer ces expulsions et refoulements pour chaque nationalité concernée.

Réponse. — L'ordonnance du 2 novembre 1945 définit dans ses articles 23 et 24 les conditions dans lesquelles le ministre de l'intérieur peut procéder à l'expulsion d'un étranger séjournant régulièrement en France, après consultation de la commission départementale prévue par l'article 25 du même texte dont l'avis est obligatoire sauf en cas de procédure d'urgence absolue. L'inverse, les refoulements, c'est-à-dire, si l'on interprète exactement la question posée, les refus de séjour notifiés par les autorités administratives concernant des étrangers qui n'ont pas été admis à séjourner régulièrement en France et qui y sont demeurés en se mettant en infraction avec les lois et règlements en vigueur, en étant en particulier démunis de titres de séjour et de titres de travail. Dans l'un et l'autre cas, il ne saurait être question de « mesures arbitraires » ou « d'abus de pouvoirs de l'administration » puisque comme toutes les décisions administratives, les mesures d'expulsion et de refus de séjour peuvent être déferées à la censure des juridictions administratives, le Conseil d'Etat étant souvent saisi de demandes de sursis à exécution. Le nombre des décisions annulées est d'ailleurs réduit puisque sur cinquante recours présentés au cours des années 1977 et 1978, neuf ont fait l'objet d'annulation de la part des tribunaux administratifs et du Conseil d'Etat, ce qui confirme, s'il en était besoin, que les décisions prises le sont conformément à la loi. En ce qui concerne les étrangers résidant régulièrement en France, c'est-à-dire titulaires de cartes de séjour, le nombre des expulsions au cours des cinq dernières années a été le suivant : 1973 : 1347 ; 1974 : 1249 ; 1975 : 1638 ; 1976 : 1948 ; 1977 : 1921. Aucune expulsion n'a été prononcée pour atteinte au crédit public. Elles ont toutes été prononcées en revanche pour menace à l'ordre public, notion qui, dans certains cas que le juge administratif peut éventuellement apprécier, recouvre l'atteinte à la neutralité politique.

Régions (dépenses d'investissement
des régions Ile-de-France et Rhône-Alpes).

5336. — 12 août 1978. — M. Louis Besson appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur un tableau publié récemment par un journal économique comparant les investissements que réaliseront les différentes régions françaises en 1978 à partir des budgets votés par les conseils régionaux. Sur un total de dépenses de 3,960 milliards de francs, le tableau précité fait apparaître un montant de 1,802 milliard de francs pour la seule région Ile-de-France, la deuxième région française Rhône-Alpes venant bien en deuxième position mais avec seulement 0,275 milliard de francs. La ventilation de ces deux montants indiquée par la même source apporte les précisions suivantes :

DÉSIGNATION	ILE-DE-FRANCE	RHÔNE-ALPES
	(En millions de francs.)	
Routes	490	52
Ports et voies d'eau	12	3
Développement urbain et rural ..	872	105,8
Télécommunications	10	27
Autres investissements TP	133	7,3
Hors TP	285,6	80,3

On constate ainsi que, sur la totalité, les dépenses d'investissements de l'établissement public régional de l'Ile-de-France représentent une part de 45,5 p. 100 alors que Rhône-Alpes n'est qu'à 7 p. 100 environ. Comme ces chiffres sont loin de correspondre au rapport de population entre les deux premières régions françaises, il lui demande de bien vouloir lui confirmer leur exactitude et, pour le cas où cette exactitude serait établie, de lui expliquer

les raisons d'un écart énorme, qui fait douter à juste titre des velléités de décentralisation et de péréquation entre régions, manifestées par son gouvernement.

Réponse. — L'examen des budgets primitifs votés, au titre de l'année 1978, par les conseils régionaux, a permis d'évaluer, le coût global des dépenses d'investissement prévues pour l'ensemble des vingt-deux régions, à 4 020,426 millions de francs, dont 1 802,500 millions de francs (soit 44,83 p. 100) pour la région Ile-de-France et 275,390 millions de francs (soit 6,84 p. 100) pour la région Rhône-Alpes. Si ces deux derniers montants sont très peu différents de ceux étés par l'intervenant, par contre la ventilation qui en est faite dans le tableau figurant dans le texte de la question ne peut être confirmée, la méthode utilisée pour leur répartition par secteurs n'étant pas connue. L'écart relevé entre les deux pourcentages ci-dessus (44,83 p. 100 et 6,84 p. 100) peut s'expliquer par les différences constatées entre les deux régions concernées, quant à leurs populations, leurs attributions, leurs ressources et leur politique économique.

La population : le recensement général de 1975 attribue 9 878 000 habitants à la région Ile-de-France, soit un peu plus du double de la population de la région Rhône-Alpes qui est de 4 780 723 habitants. De ce point de vue, si l'on rapproche les recettes fiscales communes aux deux établissements publics régionaux et prévues pour l'exercice 1978, on remarque que cette proportion est pratiquement respectée, ainsi qu'il ressort du tableau ci-dessous (en millions de francs) :

NATURE DE LA RECETTE	ILE-DE-FRANCE	RHÔNE-ALPES
Permis de conduire	10	12,3
Cartes grises	30	18
Droits de mutations	90	39
Totaux	130	69,3

Les attributions : la réforme introduite par la loi du 6 mai 1976 avait pour but, d'une part, de remplacer le district par un établissement public dont les organes et les compétences soient aussi proches que possible de ceux des régions de province et, d'autre part, de tenir compte des problèmes spécifiques de cette région. C'est ainsi que les articles 3 (5^e), 4, 5, 6 et 11 de la loi susvisée du 6 mai 1976 confient à l'établissement public régional d'Ile-de-France certaines missions particulières, que n'ont pas à assumer les régions de province, notamment en matière d'espaces verts et de transports de voyageurs, compte tenu du caractère « d'agglomération » que représente le noyau urbain de la région d'Ile-de-France.

Les ressources : il est à noter que, si la loi du 6 mai 1976 prévoit, pour la région d'Ile-de-France, les mêmes recettes fiscales que celles perçues par les régions de province, à l'exception de la taxe régionale additionnelle à la fiscalité locale, elle lui permet également de bénéficier de recettes précédemment encaissées par le district, notamment la taxe spéciale d'équipement (578 millions de francs) et la taxe sur les salaires (418 millions de francs) qui représentent respectivement 27,67 p. 100 et 21,22 p. 100 du volume global du budget 1978, soit, à elles seules, près de la moitié de celui-ci. Ces recettes spécifiques sont le corollaire des attributions spécifiques de la région d'Ile-de-France notamment en matière de transports de voyageurs dont le coût est très élevé. A ces ressources, il convient d'ajouter les recettes de moindre importance provenant du prélèvement de 25 p. 100 sur la taxe additionnelle aux droits d'enregistrement sur les mutations à titre onéreux, de la taxe complémentaire à la taxe locale d'équipement, de l'affectation de 50 p. 100 des redevances sur la construction de bureaux et de locaux industriels, de l'attribution d'une part du produit du relèvement des amendes de police et de l'application du plafond légal de densité. Le financement complémentaire des investissements est assuré grâce au recours à l'emprunt dont le montant prévu pour 1978 s'élève à 719,650 millions de francs, soit 38,23 p. 100 du volume du budget. Il résulte des chiffres ci-dessus cités que les produits de la taxe spéciale d'équipement, de la taxe sur les salaires et de l'emprunt représentent à eux seuls 87,12 p. 100 des ressources de la région d'Ile-de-France.

La politique économique : ce qui concerne les missions confiées par la loi aux régions, il est normal et indispensable que chaque établissement public régional définisse sa propre politique de développement économique. C'est ainsi que la région d'Ile-de-France intervient plus particulièrement dans trois secteurs : les transports en commun, l'équipement routier, l'équipement sanitaire et social qui absorbent respectivement 43,83 p. 100, 26,03 p. 100 et 6,43 p. 100 du volume de son budget d'investissement. Par contre, Rhône-Alpes consacre les crédits les plus importants à l'enseignement-formation avec 19,34 p. 100, aux transports (18,88 p. 100), à la santé (12,46 p. 100),

au développement rural (11,17 p. 100) et aux télécommunications (9,81 p. 100). En conclusion, en dotant la région d'Ile-de-France des moyens propres à lui permettre de résoudre les importants problèmes que pose la concentration, sur un territoire relativement restreint, de près de 20 p. 100 de la population nationale, il n'apparaît pas que le législateur de 1976 ait souhaité freiner la politique de décentralisation. Il a simplement autorisé l'établissement public régional d'Ile-de-France à prélever, sur les contribuables de cette région, les ressources nécessaires à l'exécution de sa mission.

Fonctionnaires et agents publics (Etat et collectivités locales).

6205. — 23 septembre 1978. — **M. Pierre-Alexandre Boursion** expose à **M. le ministre de l'Intérieur** qu'actuellement un agent communal entrant dans la fonction publique ou, à l'inverse, un fonctionnaire d'Etat entrant dans la fonction communale, ne garde pas automatiquement ses avantages de carrière. Il lui demande s'il serait possible, dans le cadre de la réforme des collectivités locales, d'envisager que ces avantages de carrière puissent être conservés en cas de passage dans l'une ou l'autre des fonctions.

Réponse. — Il est envisagé dans la partie du plan de développement des responsabilités locales relative à l'amélioration de l'emploi des personnels communaux, d'introduire un article stipulant que les statuts des fonctionnaires doivent prévoir des dispositions permettant l'intégration, après une période de stage, des agents des collectivités locales. A titre de réciprocité, des dispositions de même nature sont envisagées dans les statuts des emplois communaux. Il conviendra ensuite de réviser, cas par cas, les statuts de certains corps de l'Etat ou de certains emplois communaux afin de prévoir les conditions de reclassement des agents intégrés, et notamment l'ancienneté dans l'ancien emploi à prendre en compte.

Police (Paris XII^e: assassinat d'une bijoutière).

6263. — 23 septembre 1978. — **M. Pierre de Bénouville** appelle l'attention de **M. le ministre de l'Intérieur** sur l'émotion provoquée dans le quartier de la rue de Lyon par l'affreux assassinat d'une bijoutière et de son employé dont les meurtriers ont pu s'enfuir en plein jour. L'insuffisance de la protection policière dans le 12^e arrondissement est ainsi une fois de plus démontrée. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que les effectifs soient renforcés d'une manière efficace et pour que les policiers soient logés en plus grand nombre dans la capitale, alors qu'ils sont le plus souvent contraints d'habiter dans une très lointaine banlieue.

Réponse. — De nombreuses mesures ont été prises ces temps derniers pour améliorer la sécurité à Paris. Parmi les plus récentes, il convient de noter la création d'unités d'illotage auprès de chaque district de police. Chacune de ces unités, forte de trente-deux gardiens et six brigadiers, effectue un service de contrôle et de prévention de 7 h 30 à 23 h 30. Deuis leur mise en service, le 4 octobre 1977, et jusqu'à fin septembre dernier, ces unités ont procédé à 245 000 contrôles d'établissements divers et à un nombre un peu supérieur d'interpellations. 1 400 personnes ont été mises à la disposition de la police judiciaire pour divers délits. Une autre mesure concerne la surveillance du métropolitain et de ses enceintes. 250 agents sont affectés à ce service qui se poursuit jusqu'à 0 h 30, heure de fermeture du métro. Ces surveillances ont permis, en 1977, 558 166 interpellations. Depuis le début de l'année il y en a eu 393 543. Les conduites au poste de police pour vérification de situation ont été de 16 598 en 1977 et de 20 156 pour cette année; les mises à la disposition de la police judiciaire de 4 761 l'année dernière et de 6 320 cette année. Pour l'avenir, il est bien évident que dans le cadre de la mise en œuvre du programme arrêté par le Gouvernement afin de renforcer la sécurité des Français, la sécurité des Parisiens ne sera pas négligée. En ce qui concerne le crime commis dans une bijouterie, rue de Lyon, l'enquête n'est pas terminée. Les services de la police judiciaire poursuivent leurs investigations sans relâche pour essayer de retrouver les auteurs de ce double assassinat. Pour ce qui est du logement à Paris des fonctionnaires de la police parisienne, il est bien certain qu'il est éminemment souhaitable, tant au regard de la qualité du service qu'à celui des conditions de vie des gardiens de la paix. Des programmes d'aide au logement ont été mis en place à cette fin. De nouvelles mesures sont actuellement envisagées.

Communes (intégration d'un lotissement dans le domaine communal).

6454. — 30 septembre 1978. — **Mme Hélène Constans** s'adresse à **M. le ministre de l'Intérieur** à propos de la nécessaire simplification des procédures administratives. Dans le cas d'une intégration d'un lotissement dans le domaine communal, en vertu de la loi du 29 juin 1965, article 4, et du décret n° 67-302 du 31 mars 1967, le classement d'un lotissement est soumis au dépôt en mairie, par l'association syndicale légalement constituée au regard du cahier des charges, d'un dossier en vue d'enquête publique. Ce dossier comporte sept pièces dont certaines difficiles à obtenir dans le cas de lotissement

relativement ancien, parce que les entreprises qui ont participé à leur construction ont disparu. En tout état de cause, toutes les pièces demandées ont déjà été déposées pour la réception du lotissement par la direction de l'équipement. Elle lui demande donc s'il ne compte pas abroger des textes qui alourdissent inutilement la procédure de classement et qui créent des complications injustifiées aux propriétaires ou à leurs associations.

Réponse. — La notion « d'intégration d'un lotissement dans le domaine communal » utilisée par le parlementaire intervenant semble trop extensive. En réalité, le transfert de propriété effectué au profit de la commune, au titre de la loi du 29 juin 1965, ne vise que les voies privées ouvertes à la circulation publique dans le lotissement. Il s'agit là d'équipements qui sont facilement identifiables quelles que soient la nature et l'ancienneté du lotissement. Lorsque, conformément à l'article 4 de la loi susvisée, une association syndicale de propriétaires demande l'incorporation des voies du lotissement à la voirie communale, le dossier de l'enquête publique à laquelle il est procédé ne comporte que le minimum de formalités compatibles avec la finalité juridique et pratique de l'opération de transfert de propriété. Ces formalités sont au nombre de quatre seulement.

En effet, le dossier comprend : 1° la nomenclature des voies et des équipements annexes dont le transfert à la commune est envisagé ; 2° une note indiquant les caractéristiques techniques et l'état d'entretien de chaque voie ; 3° un plan de situation ; 4° un état parcellaire ; tous éléments dont la production, même s'il s'agit d'un lotissement ancien, ne semble pas devoir entraîner des difficultés insurmontables. Certes, il pourrait sembler expédient d'envisager la possibilité pour le préfet de se référer aux pièces déjà constituées lors de la demande d'autorisation du lotissement. Toutefois, les pièces à réunir doivent tenir compte des modifications qui ont pu intervenir au cours de la vie du lotissement et donner une image actualisée des éléments de voirie soumis à transfert. Cette exigence tient à la faculté donnée aux communes de n'incorporer dans leur patrimoine que les voies en bon état d'entretien. A vouloir supprimer une partie des formalités prévues par la réglementation en vigueur, on s'exposerait à limiter les éléments d'appréciation dont disposent actuellement les communes pour se prononcer sur l'opportunité d'incorporer à leur domaine la voirie d'un lotissement.

Communes (centre de formation des personnels communaux).

6467. — 30 septembre 1978. — **M. Paul Balmigère** rappelle à **M. le ministre de l'Intérieur** le vœu adopté le 23 juin 1978 par la commission consultative régionale du centre de formation du personnel communal demandant : que toutes les ressources dont doit bénéficier le CFPC et notamment celles résultant de l'application de la loi du 16 juillet 1971 soient effectivement perçues, c'est-à-dire que la subvention annuelle de l'Etat, fixée au départ à 4 000 000 de francs, soit effectivement versée ; que la politique d'austérité ne doive en aucune manière régir les orientations et le fonctionnement du CFPC, c'est-à-dire que l'ensemble des ressources soit adapté aux besoins réels de la formation. Il lui demande si le Gouvernement est en mesure d'apporter une réponse positive à ces interrogations.

Réponse. — Il est exact qu'aux termes des dispositions de l'article 23 de la loi n° 72-658 du 13 juillet 1972 devenu l'article L. 412-37 du code des communes, les subventions du fonds de la formation professionnelle, c'est-à-dire versées au titre de l'article L. 940-1 du code du travail relatif à la formation professionnelle permanente, peuvent constituer une des ressources du centre de formation des personnels communaux. C'est d'ailleurs à ce titre que le centre a reçu en 1977 une subvention de 4 millions de francs comme participation à la construction d'un centre de compétence pour la région Languedoc-Roussillon à Montpellier. Les subventions du fonds de la formation professionnelle n'ont cependant ni un caractère obligatoire ni un caractère automatique. Ainsi que l'a rappelé **M. le ministre de l'Intérieur** à l'Assemblée nationale le 17 décembre 1975, il ne s'agit que d'une possibilité qui doit être négociée au coup par coup, le comité de gestion du fonds de la formation professionnelle étant seul habilité à décider des demandes de subventions qui doivent être retenues. Le conseil de gestion du fonds est en effet seul compétent et doit arbitrer entre plusieurs demandes. Le ministre de l'Intérieur est très soucieux que les ressources du centre soient adaptées aux besoins réels de la formation, notamment les crédits réservés directement aux missions d'enseignement. Ceux-ci s'accroissent régulièrement chaque année depuis 1974 puisqu'ils ont progressé de 9 873 000 francs en 1974 à 24 619 000 francs en 1975, 31 676 000 francs en 1976, 43 527 000 francs en 1977, 50 368 000 francs en 1978. En 1978, la cotisation obligatoire des communes et de leurs établissements publics a été portée à 0,88 p. 100 du montant de la masse des rémunérations du personnel permanent de ces collectivités telle qu'elle apparaît au compte administratif de l'exercice 1976. Grâce à cette augmentation il a été possible au centre de financer en 1978 1 250 000 heures-formation stagiaires.

Finances locales (frais de réparation des chemins communaux).

6562. — 30 septembre 1978. — **M. Jean-Louis Massoubre** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les difficultés que rencontre l'application de l'ordonnance n° 59-115 du 7 janvier 1959 concernant la participation des propriétaires de poids lourds aux frais de réparation des chemins communaux qu'ils empruntent pour le transport des betteraves. Cette ordonnance prévoit en effet des dispositions très complexes en vertu desquelles la quotité des contributions spéciales doit être proportionnée à la dégradation causée, ce qui oblige à déterminer la part de chaque entrepreneur ou transporteur dans les dommages constatés. Il est également prévu que le montant des contributions doit être fixé sur la base des dépenses à engager pour rétablir le chemin dans son état primitif et que cette évaluation doit être arrêtée annuellement. Il y a là trois conditions particulièrement difficiles à remplir et qui rendent le texte pratiquement inapplicable. Il lui demande de lui faire connaître les mesures qu'il envisage de prendre pour simplifier cette procédure et permettre son application dans les départements où ce genre de problème se pose avec acuité.

Réponse. — L'ordonnance n° 59-115 du 7 janvier 1959 et, notamment ses articles 5 et 7 permet aux collectivités locales d'imposer aux industriels et transporteurs, la réparation des voies publiques dégradées par des transports présentant un caractère anormal, en raison du poids, de la nature ou de la vitesse des véhicules. L'application exacte de ce texte nécessite, à la fois : la détermination pour chaque entrepreneur de la quotité des contributions spéciales lui incombant, proportionnelle à la dégradation causée ; une évaluation arrêtée annuellement du montant des contributions établie sur la base des dépenses à engager pour rétablir le chemin dans son état primitif. L'ordonnance n° 59-115 prévoit en outre que ces contributions pourront être acquittées en argent ou en nature, que des abonnements peuvent être souscrits entre les redevables et les collectivités, ce qui conduit à un système de versement préalable librement consenti. Si ces dispositions sont d'application complexe, elles conservent le mérite de préférer, pour la fixation du montant des contributions, le mode consensuel, et par conséquent elles permettent de tenir compte des particularités locales. La simplification de la procédure qui consisterait à établir une assiette fixe, comporterait le risque d'être la source d'inégalités, voire d'arbitraire. Enfin les dispositions relatives aux contributions spéciales étant de nature législative, toute modification de ce régime nécessiterait l'intervention d'une loi.

DÉPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER

*Territoires d'outre-mer
(fonctionnaires détachés : indemnité d'éloignement).*

7285. — 14 octobre 1978. — **M. Maurice Tissandier** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur (Départements et territoires d'outre-mer)** sur les difficultés d'application de la loi n° 50-772 du 30 juin 1950 établissant un indemnité d'éloignement pour les fonctionnaires détachés outre-mer. Cette indemnité doit être versée soit par l'Etat, si le fonctionnaire est rémunéré sur finances-Etat, soit par le territoire, s'il est rémunéré sur le budget territorial. L'assemblée territoriale de Nouvelle-Calédonie, en refusant d'inscrire au budget du territoire les crédits nécessaires au versement des indemnités d'éloignement dues aux fonctionnaires détachés et rémunérés par ce budget, a ainsi privé toute une catégorie de fonctionnaires d'un droit qui leur est reconnu par la loi et crée une disparité choquante entre fonctionnaires rémunérés sur finances-Etat et fonctionnaires rémunérés par le territoire. Il demande que soient prises les mesures nécessaires en vue d'une application correcte de la loi du 30 juin 1950 à tous ses bénéficiaires quel que soit le territoire où ils sont détachés et quelle que soit l'administration dont ils dépendent pour leur rémunération.

Réponse. — L'indemnité d'éloignement instituée par la loi n° 50-772 du 30 juin 1950 au profit des personnels civils et militaires des cadres métropolitains de l'Etat en service dans les territoires d'outre-mer et n'ayant pas leur résidence habituelle dans le territoire de service est un des éléments constitutifs de la rémunération de ces personnels qui s'impose à tout service employeur. Cependant l'assemblée territoriale de la Nouvelle-Calédonie a refusé d'inscrire pour l'exercice 1978 les crédits relatifs à l'indemnité d'éloignement estimant que cette indemnité due aux personnels civils et militaires de l'Etat détachés dans les services territoriaux et rémunérés par le budget local ne constituait pas pour le territoire une dépense obligatoire. Cette décision de l'assemblée territoriale ne semble pas passible d'annulation pour illégalité par décret en Conseil d'Etat, car la loi du 28 décembre 1976 relative à l'organisation de la Nouvelle-Calédonie donne compétence aux autorités du territoire pour organiser les services publics territoriaux et précise dans son article 40 que les délibérations de l'assemblée territoriale « peuvent

intervenir nonobstant toutes dispositions législatives ou réglementaires contraires antérieures ». Le droit à l'indemnité d'éloignement acquis par les fonctionnaires de l'Etat déplacés ne pouvant en tout état de cause être remis en question, il existe deux solutions au problème : l'assemblée territoriale revient sur sa position et accepte volontairement d'inscrire les dépenses correspondantes. Elle peut être incitée à prendre cette décision en constatant l'absence de candidatures nouvelles, situation qui peut conduire à la désorganisation de certains services locaux ; l'Etat se substitue au territoire pour le versement de l'indemnité d'éloignement mais, ne disposant pas de crédits à ce titre, il est tenu de puiser dans la subvention globale d'aide technique en personnel aux services territoriaux de la Nouvelle-Calédonie. Cette mesure diminuera le nombre d'agents détachés rémunérés intégralement par l'Etat, annulant tout transfert de charges budgétaires et toute économie pour le territoire. Comme le demande l'honorable parlementaire, le secrétaire d'Etat chargé des territoires d'outre-mer veillera à ce que la loi du 30 juin 1950 soit correctement appliquée. Il s'efforcera de rechercher une solution rapide sur le plan administratif qui permette aux fonctionnaires de recouvrer leurs droits sans être contraints de recourir à des procédures contentieuses.

JUSTICE

Licenciement (pour cause économique).

4676. — 22 juillet 1978. — **M. Jean-Pierre Delalande** appelle l'attention de **M. le ministre de la justice** sur les litiges individuels nés de l'exécution d'un contrat de travail et qui sont, en principe, de la compétence du conseil des prud'hommes. Ceux-ci statuent, généralement, dans un bref délai et les salariés licenciés obtiennent les indemnités qui leur sont dues dans un délai raisonnable. Toutefois, pour les salariés protégés (délégués du personnel et membres des comités d'entreprise) dont le licenciement doit être expressément autorisé par l'inspecteur du travail, cette compétence du conseil des prud'hommes s'est trouvée écartée par la jurisprudence concordante de la Cour de cassation et du Conseil d'Etat. Par une première série d'arrêts, du 21 juin 1974, dite « arrêts Perrier », la chambre mixte de la Cour de cassation a déclaré irrecevable l'action en réhabilitation judiciaire du contrat de travail d'un salarié protégé, en posant le principe que désormais les décisions de l'inspecteur du travail en la matière seraient soumises à un contrôle « normal », c'est-à-dire au contrôle de la juridiction administrative. Faisant écho à cette jurisprudence, le Conseil d'Etat, par un arrêt d'assemblée SAFER d'Auvergne et ministre de l'agriculture contre Baernette du 5 mai 1976, a reconnu la compétence des tribunaux administratifs en première instance, et du Conseil d'Etat en appel, pour apprécier la légalité des autorisations et refus de licenciement de ces salariés. Il en est résulté un allongement considérable des procédures, puisque lorsque le juge judiciaire est saisi d'un litige portant sur le licenciement d'un salarié protégé, il doit surseoir à statuer jusqu'à décision de la juridiction administrative sur la légalité des autorisations données par l'inspecteur du travail. Or cette jurisprudence vient d'être étendue par la chambre sociale de la Cour de cassation, en matière de licenciement pour cause économique. C'est dire que tous les litiges portant sur de tels licenciements devront, avant de donner lieu au paiement des indemnités qui ne peuvent être dues aux salariés, être soumis éventuellement aux deux degrés de la juridiction administrative. Il en résultera nécessairement un retard considérable dans le paiement des indemnités, malgré les pouvoirs qui ont été conférés aux conseils de prud'hommes d'accorder des provisions sur ces indemnités, pouvoirs qu'ils n'exercent d'ailleurs qu'exceptionnellement. Pour remédier à cet état de chose, il lui demande s'il n'envisage pas de faire attribuer la compétence de ces litiges par voie législative en la rendant, dans tous les cas, aux conseils de prud'hommes.

Deuxième réponse. — Conscient des difficultés procédurales et des délais trop longs résultant de l'état actuel du droit pour les salariés licenciés pour cause économique qui veulent contester en justice le bien-fondé du licenciement, le Gouvernement a déposé, lors du récent examen par l'Assemblée nationale du projet de loi relatif aux conseils de prud'hommes, un amendement tendant à améliorer la situation. Cet amendement, adopté par l'Assemblée nationale, restitue aux conseils de prud'hommes la connaissance du contentieux des licenciements individuels pour cause économique.

POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

Postes et télécommunications (personnels).

6832. — 5 octobre 1978. — **M. Jacques Santrot** appelle à nouveau l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** sur les problèmes rencontrés par le personnel des services des postes. Une première question écrite avait été déposée à ce sujet en date du 10 mai 1978. Les mouvements de grève qui se reproduisent actuellement dans les services des postes sont dus,

en particulier, au problème de l'insuffisance des effectifs. L'ouverture du nouveau centre de tri de Poitiers en est une illustration : les postes d'auxiliaires qui avaient été mis en place à cette occasion ont été récemment supprimés. Face à cette situation, qui ne permet pas un réel bon fonctionnement du service public, il lui demande quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour redonner à ce service public toute son efficacité et ainsi satisfaire l'ensemble des usagers.

Réponse. — La mise en service d'un centre de tri ou le transfert dans les nouveaux bâtiments s'accompagne normalement d'un réaménagement de l'organisation des opérations de tri et d'acheminement ainsi que des conditions de travail du personnel. Mais pendant cette phase de démarrage, l'administration renforce les moyens en personnel du centre concerné pour lui permettre d'assurer dans de bonnes conditions l'écoulement du trafic. En ce qui concerne la mise en service du nouveau centre de Poitiers, un renfort exceptionnel de 4 500 heures d'auxiliaires a été initialement attribué à cet effet à cet établissement pour faciliter l'exécution des travaux supplémentaires résultant de ce transfert et l'adaptation des agents à leurs nouvelles conditions de travail ; ultérieurement, ce renfort a été augmenté d'une dotation complémentaire de 700 heures. De plus, pendant la même période une dotation de 5 600 heures d'auxiliaires a été attribuée, comme chaque année, au titre du renfort saisonnier d'été. Enfin, vingt-sept emplois de titulaires ont été créés à cette occasion dans ce centre de tri : deux emplois pour le renforcement du service général et vingt-cinq emplois pour le service de la manutention et du transbordement. J'ajoute qu'une étude d'effectifs est actuellement en cours afin de vérifier l'adéquation des effectifs du centre de Poitiers au volume du trafic à écarter. Par ailleurs, au sujet des licenciements d'auxiliaires évoqués dans la question, je précise qu'il s'agit uniquement des personnels recrutés à terme fixe pour des besoins exceptionnels et transitoires, tels que les renforts saisonniers, qui ont quitté l'administration à l'issue de leur contrat d'engagement. Enfin, sur un plan plus général, il est indiqué à l'honorable parlementaire que le projet de budget de 1979 de l'administration des PTT prévoit la création de 8 500 emplois de titulaires et de 2 700 emplois d'auxiliaires ; sur ce total, 1 500 emplois de titulaires et 1 700 emplois d'auxiliaires sont destinés aux services postaux.

TRANSPORTS

Accidents du travail (marins de commerce et de la pêche).

1904. — 25 mai 1978. — M. Roland Huguet demande à M. le ministre des transports s'il est envisagé et dans quel délai, en application du texte de l'article 69 du décret-loi du 17 juin 1938, l'extension aux marins de commerce et de la pêche victimes d'accidents professionnels et à leurs ayants droit des dispositions prévues par le code de la sécurité sociale en matière de réparation des accidents du travail et tout particulièrement : le calcul de la route sur le salaire effectivement perçu par le marin dans l'année précédant la suppression des cotisations sur les rentes accidents du travail des inscrits maritimes et à leurs ayants droit, l'application de la loi du 3 janvier 1973 pour les accidentés à 66 p. 100 ou plus, avant le 1^{er} juillet 1930, l'extension de toutes les législations dites « avant loi » et notamment la loi du 8 juin 1966, l'application de la loi du 27 décembre 1973 limitant l'action récursoire des caisses ou de l'organisme payeur (*pretium doloris*, préjudice esthétique, d'agrément et moral).

Réponse. — L'harmonisation des règles du régime spécial d'assurance accident-maladie des marins avec celles du régime général de sécurité sociale des salariés constitue une préoccupation des pouvoirs publics. Cette harmonisation est déjà réalisée dans plusieurs domaines, par exemple en ce qui concerne la rente attribuée à la veuve d'un marin décédé des suites d'un accident du travail professionnel, l'exonération de la participation aux frais de soins pour les marins atteints d'une invalidité de plus de 66 p. 100 à la suite d'un accident du travail, les conditions d'ouverture des droits en assurance maladie. Sur le point particulier de la limitation de l'action récursoire de la caisse générale de prévoyance des marins (CGP), il est précisé que les tribunaux appliquent en l'espèce les dispositions de la loi n° 73-1200 du 27 décembre 1973 à l'établissement national des invalides de la marine bien que les textes propres à l'ENIM n'aient pas encore été modifiés à ce sujet. L'action entreprise se poursuit et une révision du décret du 17 juin 1938 relatif à l'assurance accident-maladie-maternité-invalidité-décès des marins est en cours. Les textes en préparation prévoient de nouvelles mesures de rapprochement notamment la suppression des cotisations sur les rentes « accidents du travail maritime » ainsi que des mécanismes de référence au code de la sécurité sociale qui permettront de réaliser rapidement l'harmonisation recherchée quand du moins celle-ci est possible ce qui n'est pas toujours le cas. En effet, le régime spécial de sécurité sociale des marins comporte des mécanismes spécifiques qui font parfois obstacle à un alignement total des règles de ce régime sur celles du régime général. C'est

ainsi qu'il n'est par exemple pas possible d'abandonner la référence au salaire forfaitaire sur lequel repose toute l'économie de la protection sociale des marins. Enfin l'extension systématique de toutes les législations aux situations dites « avant loi » est incompatible avec le principe de la non-rétroactivité appliqué dans tous les régimes. Pour strict que puisse paraître ce principe, il constitue une condition nécessaire du progrès social, en regard aux charges financières résultant de diverses améliorations apportées aux législations et réglementations de sécurité sociale. Les situations envisagées par la loi n° 66-419 du 18 juin 1966 à laquelle il est fait référence à ce sujet sont d'ailleurs propres aux ressortissants du régime général victimes d'accidents ou de maladies professionnelles constatées avant le 1^{er} janvier 1947 et ne réunissant pas au regard de la législation en vigueur à l'époque les conditions requises pour l'octroi d'une pension.

Transports maritimes (Atlantique et Manche).

4769. — 22 juillet 1978. — M. Emmanuel Hamel demande à M. le ministre des transports s'il n'est pas possible : 1° d'accélérer au large des côtes de France dans l'Atlantique et la Manche la mise en place de balisage des nouvelles voies de circulation des navires décidées le 20 avril 1978 par le comité de sécurité maritime de l'organisation maritime consultative intergouvernementale ; 2° de mettre en application, en accord avec les autorités britanniques, avant le 1^{er} janvier 1979, les décisions prises par le comité de sécurité maritime de l'OMCI en avril dernier, notamment le tracé des nouveaux couloirs qui reporteront la route des pétroliers à plus de 27 milles des côtes de France.

Réponse. — En dotant les modifications aux dispositifs de séparation du trafic au large d'Ouessant et des Casquets, sur la proposition de la France en avril 1978, le comité de la sécurité maritime a subordonné l'entrée en vigueur de ces mesures à deux conditions préalables : la mise en place du balisage, jugé nécessaire et possible, du dispositif de séparation du trafic au large des Casquets ; et la garantie d'une information suffisante de tous les navigateurs du monde entier par la diffusion non seulement des avis habituels aux navigateurs mais aussi de cartes dûment corrigées. Ces conditions s'expliquent par l'importance des changements introduits dans le tracé des couloirs, donc des routes de navigation dans la partie occidentale de la Manche ; en particulier dans la région des Casquets, près du Cotentin, ces changements auront pour effet d'une part d'éloigner sensiblement les navires de l'îlot des Casquets, qui leur servirait de repère pour se situer avec la précision, nécessairement grande, qu'exige la navigation dans ces parages relativement resserrés et fréquentés par des courants de trafic entrecroisés, et d'autre part de situer le nouveau rail de navigation vers l'Est sur l'emplacement du couloir actuel des navires en route vers l'Ouest. Il est apparu à l'évidence que de tels changements ne pouvaient être mis en vigueur sans s'assurer que toutes les mesures de sécurité étaient prises pour éviter des confusions de la part des marins, susceptibles d'entraîner des abordages. L'OMCI avait d'ailleurs demandé que les dispositions nouvellement adoptées ne soient pas mises en application avant le 1^{er} octobre 1978. La date du 1^{er} janvier 1979 a été fixée en définitive par une décision commune des gouvernements français et britannique, en concertation avec les services techniques concernés, pour ménager les délais strictement nécessaires à la mise en place, par les services britanniques, de l'important balisage du dispositif de séparation du trafic au large des Casquets (un bateau-feu et une bouée-feu géante du type Lashby). Ce matériel, dont la fabrication durerait au moins une année, était fort heureusement disponible en Grande-Bretagne ; mais il ne peut être mis en place qu'au prix d'opérations complexes dont le bon déroulement exige des conditions météorologiques parfaitement favorables. Au demeurant ces délais d'installation du balisage coïncident avec ceux nécessaires à l'impression et à la diffusion, à l'échelle mondiale, de cartes corrigées. D'ailleurs, comme il se devait, sur la demande des deux gouvernements, le secrétaire général de l'OMCI a consulté sur la date proposée tous les Etats parties à la convention internationale sur le règlement pour prévenir les abordages en mer (Colreg-1972) : aucune objection n'ayant été formulée, la date du 1^{er} janvier 1979, retenue par les gouvernements français et britannique, paraît bien résulter d'une décision judicieuse. Telles sont les raisons pour lesquelles il n'est pas possible, sans risquer de commettre une imprudence grave, de mettre en application les décisions de l'OMCI qui auront pour effet de reporter la route des pétroliers à 27 milles au moins des côtes françaises, malgré toute l'urgence que le gouvernement a attachée à cette affaire.

Transports maritimes (sécurité des navires).

4770. — 22 juillet 1978. — M. Emmanuel Hamel demande à M. le ministre des transports quel est depuis l'échouement de l'Amoco Cadiz le bilan de l'activité des services et navires français ayant pour mission le dépiilage des navires défectueux, spécialement battant pavillon de complaisance.

Répo. — Le contrôle de l'application aux navires de la réglementation en matière de sécurité ne peut pratiquement être effectué que pendant les escales des navires dans les ports. En effet le contrôle des navires en route à la mer doit être exclu pour des motifs d'ordre pratique, la sécurité même des navires et des personnels pouvant être mise en cause au cours d'opérations de ce genre, dont l'efficacité serait très limitée du fait que tous les essais et inspections normalement effectués au cours d'une visite de sécurité ne sauraient être faits sur un navire en route. De plus, en droit, des interventions de ce genre ne sont possibles qu'à l'intérieur des limites territoriales du champ d'application des lois et règlements français. Dans nos ports les navires étrangers sont soumis, au même titre que les navires français, à des visites inopinées de sécurité, dites visites de portance, ainsi qu'à des visites spéciales, lorsque des membres de l'équipage ou toute personne intéressée à la sécurité d'un navire saisit les services des affaires maritimes d'une réclamation relative à l'état du navire en question. Les visites ont un caractère de contrôle par sondage, donc aléatoire en principe, mais qui dans un but d'efficacité est orienté dans toute la mesure du possible vers les navires dont le pavillon s'est acquis une moindre réputation en matière d'entretien et de sécurité. Les informations sur l'activité de ces services font l'objet d'un enregistrement statistique par année civile ; de ce fait, il est impossible d'en donner une évaluation précise depuis la date du naufrage de l'*Amoco Cadiz* jusqu'à ce jour. Ainsi pour la période du 1^{er} janvier au 30 septembre 1978, sur environ 1 100 navires étrangers visités dans les ports français, trente-trois navires ont fait l'objet de prescriptions en vue de la rectification de l'état de leur structure ou de leur équipement de sécurité. Sur ces trente-trois navires, treize ont été retenus au port, au-delà de la date prévue de leur appareillage, pour réaliser immédiatement les prescriptions dont ils étaient l'objet. Par ailleurs, les pavillons les plus remarqués au cours de ces interventions ont été le pavillon chypriote (cinq navires), le pavillon grec (onze navires), le pavillon libérien (deux navires) et le pavillon panaméen (cinq navires).

*Transports maritimes
(collision entre le Mary-Weston et le Yakassé).*

5737. — 2 septembre 1978. — **M. Laurent Fabius** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur la collision dramatique survenue le 24 août 1978 sur la Seine, à hauteur de Saint-Martin-de-Boscherville, entre le *Mary-Weston* et le *Yakassé* et qui a fait cinq morts ou disparus. Cet accident a soulevé une émotion considérable et légitime auprès de l'ensemble de la population. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les éléments d'information dont il dispose sur les causes et les circonstances précises de l'accident. Il lui demande également de bien vouloir lui préciser dans quelles conditions, en dépit des effectifs mis en œuvre, il n'a pas été possible, malgré plusieurs heures d'efforts et de dévouement des sauveteurs, de dégager rapidement le ou les membres de l'équipage du *Mary-Weston* dont il apparaît qu'ils étaient encore vivants juste après le naufrage.

Réponse. — Les circonstances exactes de l'abordage du navire britannique *Mary-Weston* et du navire ivoirien *Yakassé* ainsi que les responsabilités respectives encourues éventuellement à cette occasion ne pourront être connues qu'à l'issue des enquêtes judiciaires conduites en application du code disciplinaire et pénal de la marine marchande par l'administrateur des affaires maritimes, chef du quartier de Rouen, et en application du code pénal par un juge d'instruction du ressort du tribunal de grande instance de Rouen ; ces deux instructions sont soumises au secret qu'impose le code de procédure pénale. Néanmoins, il est possible d'apporter des informations précises sur les faits en relation avec cet accident. Le jeudi 24 août 1978, le navire anglais *Mary-Weston* descendant la Seine chargé de blé et le navire ivoirien *Yakassé* se sont abordés au cours du dépassement du *Mary-Weston* par ce dernier. En quelques secondes, le *Mary-Weston* a pris une forte gîte et a chaviré au droit de Saint-Martin-de-Boscherville et Bardouville dans le chenal d'accès au port de Rouen à une dizaine de kilomètres à l'aval de la limite aval de ce port. Les deux navires avaient quitté Rouen peu de temps auparavant. Le *Yakassé* est un porte-conteneurs de taille moyenne (156 mètres de longueur, 24 mètres de largeur), tout récemment entré en service ; le *Mary-Weston* était un petit caboteur britannique qui venait de prendre à Rouen une cargaison de 800 tonnes de grain en vrac. Un pilote était à bord de chacun des deux navires ; la manœuvre de dépassement avait été annoncée et préparée par les deux navires qui étaient en contact radiotéléphonique sur ondes métriques (VHF). Pour laisser le passage au *Yakassé*, le *Mary-Weston* circulait sur la droite du chenal navigable, d'une largeur de 150 mètres environ à cet endroit, à l'heure de l'accident. Les vitesses respectives des navires étaient apparemment normales à tous égards. Le temps était beau et clair. La manœuvre de dépassement est par ailleurs une manœuvre extrêmement courante en Seine. Il est donc impossible de présumer

des causes de cet accident qui échappent entièrement à l'examen des faits présentés ci-dessus et qui n'ont de chance d'être établies qu'à l'issue des instructions en cours. L'accident s'est produit à 13 h 00 et dès 13 h 10 la capitainerie du port, prévenue par radio VHF par le *Yakassé*, déclenchait l'alerte, le bateau-pompe du port autonome appareillant à 13 h 20 avec les pompiers de Honen et du matériel pour le découpage de tôles d'acier ; simultanément, le commandant de port adjoint se rendait sur les lieux pour coordonner les secours. Le *Yakassé* avait, de son côté, immédiatement manœuvrer pour faire demi-tour, revenir sur le lieu de l'abordage et mettre une chaloupe à l'eau. Par ailleurs, les pompiers du syndicat intercommunal à vocations multiples (SIVOM) de Rouen, prévenus directement par des témoins, se rendaient sur place avec des embarcations pneumatiques et des plongeurs, alors que les plongeurs du corps du Havre étaient mis en alerte. Le pilote du *Mary-Weston*, qui était sur la passerelle du navire juste avant la collision, a été projeté à l'eau au moment où le navire a chaviré et a pu regagner la berge rive droite. Par contre, le commandant du *Mary-Weston*, qui se trouvait dans la timonerie et ses quatre hommes d'équipage, qui se trouvaient en bas, ont été bloqués à l'intérieur de la coque quand le navire a chaviré. Des coups frappés contre la coque de l'intérieur ayant été entendus, il est apparu qu'un ou plusieurs hommes du *Mary-Weston* vivaient encore juste après le chavirage ; en fait, la suite a montré que seul un homme a survécu quelque temps. Une première équipe de plongeurs des pompiers et de la protection civile, arrivée immédiatement sur place avec un zodiac, renforcée ensuite par des plongeurs de la marine nationale amenés de Cherbourg par l'hélicoptère de la protection civile, a essayé de pénétrer dans le *Mary-Weston* en passant sous la coque, mais, malgré son excellent entraînement, ses tentatives répétées ont été vaines compte tenu de la turbidité de l'eau, de la vitesse du courant et des mouvements de la coque. La décision a alors été prise de percer au chalumeau la coque du *Mary-Weston* pour essayer de pénétrer à l'intérieur par le dessus, et c'est ce qui a été entrepris dès l'arrivée du bateau-pompe sur place vers 14 h 30. Mais déjà les coups de l'intérieur avaient cessé. Les sauveteurs se trouvaient alors aux prises avec la marée montante, qui gênait le découpage, et malheureusement, bien que plusieurs trous aient été faits, cette manœuvre n'a pas permis de récupérer d'hommes d'équipage du *Mary-Weston* en vie. Il est probable que l'homme qui avait survécu au chavirage, grâce à une poche d'air, n'a pas résisté longtemps à l'effet de choc et au mazout de la machine répandu dans les fonds. C'est donc malheureusement cinq victimes qui sont à déplorer. Il faut noter l'importance des moyens mis en œuvre pour le sauvetage puisque, outre le bateau-pompe et la vedette *Hélène* du port autonome de Rouen, ainsi que le matériel des pompiers, la bigue de 150 tonnes de ce port et plusieurs remorqueurs de la Société de remorquage et du port de Rouen avaient également été envoyés sur place, sans parler de l'hélicoptère de la protection civile et des plongeurs de la marine nationale, ainsi que des plongeurs spécialistes d'une entreprise de travaux sous-marins venus du Havre. Il convient également de souligner l'extrême rapidité de la mise en place de ces moyens ainsi que le dévouement et la compétence dont ont fait preuve tous les sauveteurs. Il est donc particulièrement regrettable qu'aucun des cinq hommes du *Mary-Weston* n'ait pu être sauvé. Sans aucun doute tous les enseignements possibles seront tirés avec diligence de ce tragique accident, le cas échéant de concert avec les autorités britanniques en vue notamment d'apporter, si besoin, aux réglementations françaises et internationales, les amendements éventuellement nécessaires.

Automobiles (ceinture de sécurité aux places arrière).

6135. — 16 septembre 1978. — **M. Dominique Dupilet** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur l'équipement des voitures de la gamme 1979 en ceintures de sécurité à l'arrière. En effet, outre l'accroissement du prix de vente qui en résulte, cette décision soulève plusieurs questions. Ou bien la dénomination « 4/5 places » des voitures ainsi équipées conserve toute sa valeur, mais alors on comprend mal comment le cinquième passager peut se plier à la règle de la ceinture de sécurité, cette dernière n'étant pas prévue pour lui ; ou bien la pose de ceintures de sécurité arrière définit une fois pour toutes le nombre maximal de passagers à quatre. Il conviendrait alors de rectifier certaines publicités devenues caduques, voire mensongères. Il lui demande en conséquence si le Gouvernement peut clarifier le problème par des mesures appropriées.

Réponse. — L'obligation d'équiper de ceintures les places arrière des voitures particulières mises en circulation après le 1^{er} octobre 1978 est une mesure de sécurité prise dans le cadre d'une directive de la Communauté économique européenne. Pour conclure l'efficacité de cette mesure avec la limitation de son coût, il a été décidé de ne pas imposer l'équipement de la place centrale arrière lorsque les places latérales sont munies de ceintures trois points. En effet, la place centrale n'est que très rarement utilisée,

ei, à coût d'équipement constant, on obtient une meilleure efficacité en offrant une protection excellente aux places latérales plutôt qu'une sécurité moyenne à toutes les places. Il faut rappeler que, depuis 1972, toutes les places arrière sont munies d'ancrages permettant la pose de ceintures de sécurité et que, pour les très rares voitures dans lesquelles la place centrale arrière est fréquemment utilisée, il est possible d'ajouter une ceinture. L'indication du nombre de places des voitures reste donc une information valable pour les usagers et qui n'est pas en contradiction avec la réglementation et la sécurité.

Routes (route nationale 147 Limoges—Poitiers).

6295. — 23 septembre 1978. — **M. Jacques Joue** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur l'aménagement de la route nationale 147 Limoges—Poitiers. Les dernières informations communiquées par la direction régionale de l'équipement font état d'une étude concernant Bellac limite du département en liaison avec le prolongement de l'axe Centre—Europe—Atlantique à partir de La Croisière. Il est cependant indiqué qu'aucune initiative analogue n'existe pour l'étude générale de la RN 147 entre Limoges et Bellac : problèmes posés section par section, ébauche d'un programme chiffré d'actions, opérations prioritaires et moyens de financement. La RN 147 est un axe essentiel pour le développement économique et le désenclavement du nord de la Haute-Vienne. Utilisée comme itinéraire de dégagement, la RN 147 est très largement utilisée pour l'écoulement du trafic national pour le Midi de la France et l'Espagne. C'est dire l'urgence qu'il y a d'entreprendre les travaux sur un tel axe routier. Il lui demande s'il confirme les informations données par **M. le directeur départemental de l'équipement** et dans cette hypothèse les mesures qu'il entend prendre pour mettre rapidement à l'étude un projet d'aménagement d'ensemble entre Bellac et Limoges ; débloquer les moyens financiers exceptionnels pour sa réalisation.

Réponse. — Le ministre des transports est conscient de l'intérêt que présente la route nationale 147 qui prolonge la route nationale 20 au nord de Limoges et assure la continuité du trafic en direction de Poitiers, via Bellac. L'étude entreprise par le centre d'études techniques de l'équipement de Bordeaux porte sur la liaison Le Repaire—Bellac—La Croisière, assurée par la route nationale 147 entre Le Repaire et Bellac, et par les routes nationales 151 bis et 142 à l'est de Bellac vers La Croisière, cet itinéraire étant une des liaisons de l'axe Centre—Europe—Atlantique. En ce qui concerne la section Bellac—Limoges de la route nationale 147, la réalisation de deux opérations y est envisagée au cours des années à venir dans le cadre du « plan routier Massif central » : il s'agit de la rectification de virages entre Limoges et Couzeix et de la suppression du passage à niveau de Chamboret, qui ont reçu toutes deux un début de financement au titre des études et des acquisitions foncières. Par ailleurs, la section Bellac—Limoges a bénéficié de crédits notables au titre de l'entretien : plus de trois millions de francs lui ont en effet été consacrés au cours de ces dernières années, ce qui permet de maintenir un niveau de service acceptable, compte tenu de la faiblesse relative des trafics journaliers, qui ne dépassent pas 4 600 véhicules par jour en moyenne. Aussi n'est-il pas possible d'envisager actuellement des aménagements plus importants sur cette partie de l'itinéraire en raison de la priorité accordée par le « plan routier Massif central » à la modernisation de la route nationale 20, deuxième grand axe Nord—Sud avec la route nationale 9, à laquelle ont été consacrés, de 1975 à 1978 inclus, près de 140 millions de francs dans l'ensemble de la région Limousin, dont 80 millions de francs pour le seul département de la Haute-Vienne.

Cheminots (pensions de retraite).

6402. — 23 septembre 1978. — **M. Xavier Hamelin** expose à **M. le ministre des transports** la situation d'un cheminot retraité qui, précédemment à son activité à la SNCF, a servi dans l'armée comme engagé volontaire pendant quatre années, de décembre 1932 à décembre 1936. Lors de la liquidation de sa retraite SNCF, il n'a été tenu compte que du temps de la durée légale du service militaire (deux ans) mais non des deux autres années effectuées au-delà de cette durée légale. Parallèlement, ce laps de temps n'a pas été décompté par le régime général de sécurité sociale pour la retraite s'appliquant à une dernière activité de deux ans et cinq mois exercée dans le secteur privé. Or, l'intéressé a eu connaissance que le temps passé sous les drapeaux au-delà de la durée légale était pris en compte pour la retraite SNCF, mais dans certaines conditions seulement et qui ne lui sont pas applicables. Il lui demande de lui fournir toutes indications à ce sujet en appelant son attention sur l'anomalie qui consiste à ignorer délibérément, pour le calcul de la retraite, deux années passées au service du pays.

Réponse. — La Société nationale des chemins de fer français ne prend en compte pour le calcul de la pension que les seuls services militaires présentant un caractère obligatoire, c'est-à-dire

le service militaire légal ainsi que les services accomplis au cours des guerres 1914-1918 et 1939-1945. Ces dispositions, qui sont d'application stricte ont pour conséquence de limiter la validation des services militaires accomplis en temps de paix à la durée légale due par la classe d'âge à laquelle appartient l'intéressé. La société nationale des chemins de fer français a donc réglé la situation particulière signalée dans la présente question, conformément à la réglementation qui lui est applicable. En ce qui concerne le temps effectué au-delà de la durée légale, l'intéressé a la possibilité de demander à l'autorité militaire dans quelle mesure il lui est possible d'obtenir la reconstitution de ses droits dans le régime général de la sécurité sociale.

Transports aériens (contrôle de la navigation aérienne).

6417. — 30 septembre 1978. — **M. Robert Ballanger** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur certains aspects du conflit avec le contrôle de la navigation aérienne. Il souhaiterait savoir si le Gouvernement a imposé à Air France un quota de réduction de ses vols moyen-courriers alors que certaines compagnies étrangères ont maintenu l'intégralité de leurs vols. Que coûte à Air France le report de ses passagers sur les autres compagnies. Quelles sont les raisons pour lesquelles un partage des réductions n'a pas été recherché. En faisant supporter aux compagnies françaises tout le poids des inconvénients, le Gouvernement a-t-il voulu limiter les pressions internationales qu'il aurait pu subir lui demandant de permettre une reprise normale du trafic.

Réponse. — Les mesures de régulation qui ont été appliquées cet été en raison du conflit avec le contrôle de la navigation aérienne étaient des mesures générales concernant l'ensemble des compagnies. Aucune discrimination n'a été faite par le Gouvernement. La règle appliquée sur les aéroports était : premier demandeur, premier servi. En fait la décision de maintenir ou de supprimer certains vols a été prise par les compagnies elles-mêmes compte tenu des perturbations prévues.

Industrie aéronautique (SNIAS : programme Airbus).

7017. — 10 octobre 1978. — **M. André Audinot** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur le programme de fabrication Airbus et son incidence sur le plan de charges de la division Avions de l'aérospatiale. Airbus Industrie a vendu 172 Airbus versions B2 et B4, ce qui représente depuis le début de cette année un placement de 37 p. 100 du total des avions gros porteurs vendus dans le monde. Si le succès commercial de ce type d'appareil semble assuré, le problème reste de savoir si l'appareil de production est adapté. Sur les 172 avions, 54 ont déjà été livrés. Il en reste donc 118 à fabriquer. L'actuelle cadence de production est de deux avions par mois (elle doit passer à trois avions par mois fin 1979) et ne pourra satisfaire les contrats et honorer les ventes d'Airbus Industrie que dans des délais très longs permettant éventuellement à nos concurrents étrangers de combler leur retard. Il semblerait raisonnable d'envisager une accélération des cadences à six par mois, par exemple) et d'étudier les plans de charges correspondant pour la division Avions. L'augmentation des effectifs et des investissements aurait une répercussion automatique sur l'emploi dans la division Avions de l'aérospatiale en général et sur l'usine de la SNIAS de Meaulte en particulier. Il ne faudrait pas que nous apprenions qu'une solution de sous-traitance ait été adoptée, qui bénéficierait à un pays étranger comme l'Italie quand notre pays lui-même traverse une crise de chômage extrêmement critique. L'emploi est la priorité de l'action gouvernementale. La créativité industrielle et la politique d'exportation sont des éléments de relance de notre économie. Il apparaît désormais indispensable de prendre toutes dispositions pour accélérer les cadences de production de l'Airbus, dégager les investissements nécessaires en hommes et en moyens. C'est une chance pour notre économie qu'il ne faut pas laisser passer, tant pour l'avenir de l'aéronautique que pour celui des ouvriers de l'aérospatiale.

Réponse. — Le succès commercial de l'Airbus est réel, et les conséquences d'un tel développement commercial sont actuellement étudiées par la SNIAS et les ministères de tutelle. Il faut tout d'abord définir les cadences à atteindre. La production est passée de un à deux Airbus par mois dans le courant de l'année ; elle sera encore accrue en 1980, ainsi que les années suivantes, et pourrait atteindre six Airbus par mois en 1983, si les perspectives commerciales l'exigent. En outre, il faut examiner les conséquences de ce développement sur la SNIAS et ses sous-traitants habituels. Il est bien évident qu'en priorité il s'agira de sous-traitance nationale. Mais on ne peut exclure la participation au programme d'autres partenaires qui pourraient assurer une part de travail si leur intervention se traduisait par des avantages industriels, financiers ou commerciaux.

QUESTIONS ECRITES

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

(Art. 139, alinéa 3, du règlement.)

M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 7066 posée le 11 octobre 1978 par M. Claude Labbé.

M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 7143 posée le 12 octobre 1978 par M. Joseph Legrand.

M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 7220 posée le 11 octobre 1978 par M. Charles Deprez.

M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 7244 posée le 14 octobre 1978 par M. Antoine Gissingier.

M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 7278 posée le 14 octobre 1978 par Mme Marie Jacq.

M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications fait connaître à M. le président de l'Assemblée nationale qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 7294 posée le 14 octobre 1978 par M. Robert Fabre.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans les délais réglementaires.

(Art. 139, alinéas 2, 3 et 6, du règlement.)

Agriculture (associations foncières).

5788. — 9 septembre 1978. — M. Jacques Doufflaques attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur les conditions actuelles d'intervention de nombre d'associations foncières en matière de drainage des terres agricoles. Si ces interventions répondent parfaitement à l'objectif recherché lorsqu'il s'agit de travaux d'intérêt collectif, l'intervention des associations pour le drainage des parcelles individuelles peut, en revanche, ne pas paraître conforme à cet objectif. Aussi souhaiterait-il connaître la position du Gouvernement sur ce sujet et les mesures éventuellement envisagées pour résoudre, le cas échéant, les associations dans leur cadre normal de fonctionnement.

Empl. (Société Eternit-Industries).

5802. — 9 septembre 1978. — M. Michel Rocard soumet à l'examen de M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie les faits suivants : La Société Eternit-Industries vient d'annoncer par un communiqué de presse qu'elle entend licencier 975 salariés sur un effectif total de 5 050 personnes. Ce licenciement intéresse tous les établissements de la société, et notamment ceux des Yvelines. Cette société, qui est un des premiers producteurs français de matériaux de construction et de canalisations, paraît avoir toujours eu une situation financière saine et une gestion équilibrée. Le licenciement collectif important auquel elle est conduite s'explique, semble-t-il, par la diminution profonde de ses débouchés. Les commandes résultant de programmes de logements collectifs sont en baisse de 50 p. 100 sur

quatre ans. Les commandes intéressantes des bâtiments agricoles sont en baisse de 25 p. 100 pendant les mêmes quatre ans. Celles qui touchent le secteur industriel sont en baisse de 30 p. 100. Plus gravement encore, les commandes de canalisations pour l'adduction d'eau sont en baisse de près de 50 p. 100 elles aussi, et les canalisations d'eau pour l'assainissement en baisse guère moins profonde. Dans la plupart de ces cas, les restrictions de commandes s'expliquent par des restrictions de crédits publics affectés aux activités correspondantes. C'est tout spécialement le cas pour les logements collectifs, l'adduction d'eau et l'assainissement. La société avait limité jusqu'à présent sa baisse d'effectifs en pratiquant le chômage partiel sur une large échelle. Il est compréhensible, quoique regrettable, que cela ne suffise plus et qu'elle soit, aujourd'hui, acculée à cette mesure dramatique. Il lui demande : 1° si la politique de freinage de l'expansion lui paraît toujours aussi nécessaire, compte tenu de ce type de conséquence, et notamment dans des secteurs aussi peu importateurs que le logement et les travaux publics ; 2° si les perspectives budgétaires offertes dans les secteurs intéressés pour le dernier collectif de l'année 1978 et pour l'année 1979 peuvent permettre d'espérer un redressement rapide de cette situation ; 3° quelles mesures particulières il entend prendre pour faire face aux difficultés sociales créées dans le cas précis de la Société Eternit-Industries.

Institut géographique national (cartographie).

5806. — 9 septembre 1978. — M. Pierre-Bernard Cousté demande à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie s'il envisage de donner à l'institut géographique national des directives en vue de parvenir à une couverture cartographique homogène du territoire national, laquelle n'existe pas actuellement.

Assurances vieillesse (exploitants agricoles).

5816. — 9 septembre 1978. — M. Jean de Lipkowski appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur les délais anormalement longs rencontrés par les exploitants agricoles pour la liquidation de leur retraite. C'est notamment le cas lorsque les intéressés ont dépendu, durant leur activité, de plusieurs caisses. C'est alors la caisse régionale d'assurance maladie qui a mission de traiter le dossier en liaison avec les différentes caisses concernées. Les délais peuvent souvent atteindre une durée de près de deux ans, ce qui est manifestement intolérable car l'exploitant ayant fait valoir ses droits à la retraite n'a pas les ressources lui permettant d'attendre pendant un si long laps de temps les premiers arrérages de sa pension. Il apparaît que, dans les cas visés ci-dessus, la dernière caisse dont relève l'exploitant agricole au moment de la demande de liquidation de sa retraite pourrait être habilitée à traiter le dossier, la caisse régionale intervenant seulement pour assurer la coordination entre les organismes intéressés. Par ailleurs, pour obtenir, lors du décès de son mari, la pension de réversion qui lui revient, la veuve doit constituer à nouveau un dossier qui a déjà été établi du vivant du titulaire de la pension de base. Cette formalité impose un délai minimum de deux mois avant la première perception de la pension de réversion. Il lui demande de lui faire connaître les dispositions qu'il envisage de prendre afin de remédier aux difficultés qu'il vient de lui exposer en matière de liquidation des retraites et des pensions de réversion du régime des exploitants agricoles.

Logement (Essonne).

5829. — 9 septembre 1978. — M. Pierre Juquin signale à M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie qu'il existe dans le seul département de l'Essonne 20 055 logements inoccupés, alors que quelque 7 000 demandes sont en attente et que beaucoup d'autres personnes ou familles n'ont pas déposé de demande, n'en souhaitant pas moins se loger ou se reloger. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre fin à une situation non seulement départementale mais nationale qui constitue à la fois une injustice et un gaspillage.

HLM (contrôle des locataires).

5851. — 9 septembre 1978. — M. Pierre Juquin appelle l'attention de M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie sur les obstacles mis par les sociétés d'HLM à l'exercice d'un minimum de droits de contrôle des locataires. C'est ainsi que la société du Logement français et l'Office public d'HLM de Versailles s'obstinent à refuser la communication de photocopies des contrats et se contentent de donner verbalement connaissance de ces textes qui nécessitent en fait un examen minutieux. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour inciter les sociétés récalcitrantes à communiquer aux locataires toutes les pièces dont ils ont besoin pour contrôler la gestion et les charges.

Baux de locaux d'habitation (aménagement et déménagement).

5853. — 9 septembre 1978. — **M. Pierre Juquin** expose à **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** que les conditions actuellement imposées par les bailleurs de logements (y compris les HLM) au moment de l'aménagement et du déménagement aboutissent, dans de nombreux cas, à une dépense allant, pour le locataire, jusqu'à l'équivalent de six mois de loyer. Il lui demande quelles mesures il compte prendre, dans le cadre de l'exercice budgétaire 1979, pour mettre fin à cette injustice.

HLM (conditions de ressources).

5854. — 9 septembre 1978. — **M. Pierre Juquin** expose à **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** le résultat d'une enquête faite à Athis-Mons (Essonne). Dans cette ville, sur 583 familles inscrites en vue d'obtenir un logement, seules 300 remplissent les conditions de ressources leur permettant d'accéder à une HLM (c'est-à-dire 3 500 francs par mois pour un F3); les autres ont des ressources insuffisantes. A partir de cet exemple, malheureusement généralisable, il lui demande quelles mesures il compte prendre, dans le cadre de l'exercice budgétaire 1979, pour réaliser des logements HLM de qualité accessibles à tous les travailleurs.

*Enseignement secondaire
(Bordeaux [Gironde] : lycée de Bordeaux-Bastide).*

5886. — 9 septembre 1978. — **M. Philippe Madrelle** souligne à l'intention de **M. le ministre de l'éducation** l'insuffisance grandissante de la capacité d'accueil du lycée de Bordeaux-Bastide, seul établissement d'enseignement secondaire sur la rive droite de la Garonne. Il lui demande : 1° ce qu'il compte entreprendre afin de pallier cette carence désormais insupportable; 2° comment il pense résoudre dans l'immédiat les difficultés rencontrées par les élèves originaires du district scolaire Bordeaux-rive droite, orientés en seconde AB et auxquels ont été proposées des affectations dans les lycées de la rive gauche, ce qui est aberrant et irréalisable compte tenu des moyens de transports et des frais prohibitifs que cette mesure entraînerait pour les familles modestes.

Handicapés (transports en commun).

5893. — 9 septembre 1978. — **M. Claude Michel** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur les graves difficultés rencontrées par les personnes handicapées dans l'usage des transports en commun. Il lui demande donc quelles mesures il compte prendre pour : inciter la SNCF à accélérer son programme d'étude de matériels accessibles aux personnes handicapées; adapter la mise au point de l'« autobus des années 80 » aux besoins de cette population; prévoir des taxis adaptés aux personnes handicapées.

SNCF (billets non compostés).

5894. — 9 septembre 1978. — **M. Claude Michel** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur les conditions dans lesquelles est prélevée la surtaxe de 20 p. 100 aux usagers de la SNCF ayant oublié de composer leur billet. Il lui demande tout d'abord comment le contrat de transport par la SNCF explicite juridiquement l'obligation pour le voyageur non seulement de payer son billet mais aussi de le composer. Il lui demande en outre s'il est normal que soient frappés de cette surtaxe les voyageurs ayant opéré une réservation c'est-à-dire dont le billet est administrativement lié à un voyage, sans possibilité de fraude. Il lui demande enfin le montant du rapport de cette surtaxe et s'il ne considère pas qu'elle est un moyen malheureux de combler le déficit de la SNCF en pariant sur la distraction, les délais d'information ou même l'analphabétisme de certains voyageurs.

Transports scolaires (sécurité).

5897. — 9 septembre 1978. — **M. Claude Michel** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur les conditions de sécurité des enfants transportés par les cars scolaires. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que : 1° soient rigoureusement appliquées et mêmes renforcées les consignes de signalisation des véhicules de ramassage scolaire tant à l'arrêt qu'en circulation; 2° soient strictement observées les règles de discipline à bord des véhicules et les familles prévenues de ces consignes au début de chaque année scolaire; 3° soit étudiée la possibilité d'une présence dans chaque véhicule d'un accompagnateur chargé de la surveillance le conducteur pouvant difficilement assurer cette tâche.

Abattoirs (Haute-Garonne).

5900. — 9 septembre 1978. — **M. Gérard Houteier** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les faits suivants : la réalisation du plan national d'équipement en abattoirs publics est, à ce jour, assez avancée pour que l'on puisse juger des améliorations indiscutables qu'il peut apporter dans bien des régions à la transformation et à la commercialisation de la viande. Toutefois, quelques exceptions, heureusement très rares, mais particulièrement significatives, ont mis en évidence les limites et les erreurs de la planification, surtout lorsque cette dernière, recherchant une concentration exagérée des abattages, tend à conserver ou à créer dans de grands centres urbains des établissements trop importants, au mépris de l'évolution actuelle, rapide et irréversible, qui demande des abattoirs moyens situés sur les lieux de production et adaptés aux besoins de leur région. C'est ce genre d'erreur qu'il conviendrait d'éviter en Haute-Garonne. En effet, le plan, qui attribue six à huit abattoirs insérés aux départements voisins pour le plus grand bien des producteurs, n'en a retenu que quatre dans ce département. Trois d'entre eux sont regroupés en zone subpyrénéenne dans l'extrême Sud. Le reste du département, pour une population de 600 000 consommateurs et un cheptel de 100 000 bovins, ne disposera que du seul abattoir de Toulouse situé en plein centre urbain, nul implanté à tous égards et dont le tonnage d'objectif sera artificiellement fixé à 13 000 tonnes alors qu'il en a fait moins de 9 000 et que son activité décroît régulièrement depuis trente ans. Toute la zone moyenne du département sur plus de 70 km du Nord au Sud et d'Est en Ouest verra ses abattoirs fermés dans un proche avenir, alors que dans ce vaste territoire existent plusieurs établissements dont la conservation serait particulièrement utile à l'agriculture. Au premier rang de ceux-ci se trouve l'abattoir d'Auterive, géographiquement l'un des mieux situés, qui est le quatrième du département pour le tonnage. Le préfet de région, prévenu par les organisations agricoles et les avis du conseil général que la réalisation du plan en Haute-Garonne serait extrêmement préjudiciable aux éleveurs, a retardé au maximum les fermetures autoritaires et a même donné, par lettre en date du 23 juin 1978, l'assurance que l'abattoir d'Auterive serait maintenu provisoirement pour le périmètre de la commune. Mais une telle solution, outre qu'elle n'assure pas l'avenir, ne permet pas à l'établissement visé de jouer le rôle économique qui doit être le sien, à savoir la consommation sans intermédiaires ni transports inutiles de la production de plusieurs cantons par la population en forte croissance qui y réside. Une solution satisfaisante et durable pourrait être apportée en rapprochant le tonnage d'objectif de l'abattoir de Toulouse du niveau réalisé effectivement, et en inscrivant au plan national l'abattoir d'Auterive pour un tonnage correspondant à cette différence. Les services préfectoraux prétendent avec raison que les conditions prévues par les textes ne sont pas réunies pour une révision du plan en Haute-Garonne, il lui demande s'il ne pourrait, en dehors de toute procédure de révision, être procédé à la correction de l'erreur manifeste qui rend le plan inapplicable dans ce département et continue à retarder sa mise en œuvre. Une telle décision, si elle intervenait, aurait en outre le mérite de concrétiser la volonté maintes fois affirmée par le Gouvernement d'économiser l'énergie et les transports inutiles, de maintenir l'emploi et les services en milieu rural.

Français à l'étranger (Réunionnais expulsés de Madagascar).

5914. — 9 septembre 1978. — **M. Pierre Lagourgue** rappelle à **M. le ministre de l'intérieur** la situation familiale des fermiers d'origine réunionnaise qui, après avoir travaillé pendant de nombreuses années à la Sakay, ont été spoliés et expulsés de Madagascar en 1977 et qui se trouvent toujours cantonnés dans des camps de réfugiés en France métropolitaine, dans de très mauvaises conditions. Il souhaiterait savoir quelles sont les solutions qui ont pu être trouvées pour mettre fin rapidement à la situation dramatique de ces Français originaires de la Réunion qui, pour l'heure, se voient appliquer le statut de réfugiés étrangers.

Français à l'étranger (Réunionnais expulsés de Madagascar).

5918. — 9 septembre 1978. — **M. Pierre Lagourgue** expose à **M. le ministre de l'agriculture** qu'il lui est revenu que, dans le cadre de la loi du 10 juillet 1965, la caisse de mutualité sociale agricole de l'Île-de-France était habilitée à étudier les demandes de rachat de cotisations d'assurance vieillesse formulées par des exploitants ou anciens exploitants agricoles domiciliés hors du territoire métropolitain et ayant exercé leur activité à l'étranger. Il souhaiterait savoir si des dossiers ont déjà été constitués auprès des organismes précités au profit des ex-fermiers de la SAKAY.

Réunion (taxe communautaire sur les importations de maïs).

5919. — 9 septembre 1978. — **M. Pierre Lagourgue** s'étonne auprès de **M. le ministre de l'agriculture** du maintien en application de la taxe communautaire de 0,40 franc le kilogramme qui frappe toutes les importations de maïs dans le département de la Réunion, alors que le prix CAF de ce maïs est depuis longtemps supérieur au prix de seuil communautaire. Il demande, en conséquence, la possibilité d'envisager la suppression de ce prélèvement qui se justifie d'autant moins que la production locale de maïs est quasi inexistante et que les éleveurs réunionnais utilisent chaque année plus de 40 000 tonnes de maïs d'importation.

Viticulture (codification des lois et décrets).

5926. — 9 septembre 1978. — **M. Henri Michel** demande à **M. le ministre de l'agriculture** s'il ne lui paraît pas opportun, au moment où de grandes modifications de textes réglementaires dans le domaine viti-vinicole sont en préparation, de mettre à l'étude une nouvelle codification de l'ensemble des lois et décrets régissant les pratiques des professionnels et des administrations. En effet, de très nombreux textes se modifient, voire se contredisent, et les viticulteurs, notamment, ne sont pas sûrs de leur bon droit dans de nombreuses occasions ; de même les services administratifs et para-administratifs, interprétant les textes de façons diverses, n'ont pas la possibilité d'être parfaitement clairs dans leurs interventions et voient ainsi leur autorité diminuée, voire contestée. Il lui suggère, à l'occasion de ce travail de clarification, que soient consultés les représentants élus des professionnels sur certains points qui apparaîtraient à l'étude comme particulièrement délicats.

Élevage (subventions et prêts spéciaux).

5941. — 9 septembre 1978. — **M. Francis Geng** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les dispositions gouvernementales dont la presse a fait état fin août et qui prévoient : 1° la suppression des subventions aux bâtiments d'élevage pour les bovins et les ovins ; 2° la modification des taux et des plafonds des dépenses subventionnables ; 3° la limitation de la durée de bonification pour les prêts spéciaux (élevage) ramenée de quinze à cinq ans. Il lui demande s'il ne pense pas que ces mesures vont à l'encontre d'une politique agricole dynamique au moment où il faut augmenter la productivité et la compétitivité des productions agricoles pour développer les exportations et donc, améliorer la balance des paiements et au moment où l'agriculture plus que jamais ne peut se passer de « financements spécifiques » pour faire face à l'évolution considérable des charges et des conditions d'exploitation.

Aménagement du territoire (coefficient d'occupation des sols).

5947. — 9 septembre 1978. — **M. Pierre-Bernard Cousté** attire l'attention de **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** sur la procédure de transfert des possibilités de construire prévue par l'article L. 123-2 du code de l'urbanisme. Il lui rappelle à cet égard que le décret du 7 juillet 1977 en limite l'application aux zones qui constituent un paysage de qualité, à l'exclusion des parties de territoires présentant un intérêt pour le développement des exploitations agricoles. Or il s'avère sur le plan pratique que la plupart des paysages ruraux de qualité soumis à des pressions de construction diffuse sont des paysages agricoles. Il s'ensuit une différenciation entre deux types de zones agricoles : les zones agricoles à finalité principalement paysagère, où les transferts de COS sont possibles, et celles à finalité principalement économique où les transferts sont impossibles. Une telle dualité introduit des distorsions dans le marché foncier agricole et constitue la source de nombreuses difficultés. La généralisation de la procédure de transfert de COS, accompagnée d'une véritable péréquation foncière, à l'instar des expériences tentées dans certaines communes comme par exemple la commune de Lourmarin, contribuerait sans doute à résoudre ces difficultés. Il lui demande dans ces conditions s'il est envisagé de modifier la législation en ce sens.

*Industries agro-alimentaires
(Sainte-Livrade-sur-Lot [Lot-et-Garonne] : entreprise UCAVL).*

5958. — 9 septembre 1978. — **M. Hubert Ruffe** expose à **M. le ministre de l'agriculture** la nouvelle dégradation de l'emploi dans le département de Lot-et-Garonne avec l'annonce de 37 licenciements à l'entreprise UCAVL de Sainte-Livrade dont plusieurs délégués syndicaux. Ces licenciements touchent la principale usine agro-alimentaire du département dont le développement est indispensable au maintien de l'agriculture locale et à la création d'emploi. Frappée par les calamités « inondations et gelées » de l'année 1977, cette coopérative n'a pas obtenu l'indemnisation nécessaire pour compen-

ser les pertes subies (évaluées à 7 millions de francs). En conséquence, il demande quelles mesures d'urgence il compte prendre : 1° pour garantir l'emploi et les libertés syndicales en refusant les licenciements annoncés ; 2° pour assurer l'équilibre financier de la coopérative frappée par les calamités ; 3° pour assurer le développement de l'industrie agro-alimentaire départementale promis maintes fois par le Gouvernement.

Enseignement agricole (Moselle).

5970. — 9 septembre 1978. — **M. Jean-Louis Masson** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture** que le niveau de formation agricole correspondant au CAP est particulièrement adapté aux besoins de l'agriculture du département de la Moselle. En effet, ce niveau de formation permet, d'une part, de donner aux salariés de l'agriculture une formation minimum leur assurant une bien meilleure productivité lorsqu'ils sont au service des exploitations, d'autre part, il permet à certains fils d'agriculteurs, n'ayant pas toujours les possibilités d'aller jusqu'au BEP ou au BTA, d'être suffisamment informés des problèmes agricoles pour apporter une aide efficace à leurs parents. Or il s'avère qu'en Moselle près de quatre-vingt demandes ont été formulées et que la capacité d'accueil était inférieure à trente places. Par suite de compressions d'effectifs, elle a pu, dans des conditions parfois discutables, être portée à trente-cinq places. Considérant que le lycée agricole de Château-Salins et le lycée agricole de Courcelles-Chaussy ont suffisamment de locaux, **M. Masson** lui demande pour quelles raisons il n'a pas été prévu de créer des places supplémentaires pour satisfaire les demandes. En outre, il souhaiterait qu'il lui indique si, pour les années à venir, il n'est pas possible d'apporter une solution à ce problème.

Matériel agricole (tracteurs : prévention des accidents).

5975. — 9 septembre 1978. — **M. Emmanuel Hamel** signale à l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** le cas de la première colonne de la dernière page du numéro 10963 de *La Dépêche du Midi*, édition des Hautes-Pyrénées, du jeudi 31 août 1978 où, sous le titre : « Un appareil « anti-verse » pour tracteurs agricoles » ce célèbre quotidien républicain précise qu'un viticulteur pyrénéen, demeurant à Bages, commune des Pyrénées-Orientales, aurait mis au point un appareil indégradable, d'une extrême simplicité, ne pesant que 25 kg, qui empêcherait les tracteurs de se renverser. Il lui rappelle que chaque année, des agriculteurs de l'Ouest lyonnais sont, comme dans d'autres régions à forte déclivité, victimes d'accidents mortels de tracteurs. Il lui demande : 1° si l'appareil « anti-verse » évoqué dans le numéro susindiqué de *La Dépêche du Midi* a été expérimenté par ses services et dans ce cas quelle est leur appréciation des qualités de ce système de prévention ; 2° quels efforts déploie son administration et plus précisément la direction départementale du Rhône pour développer la prévention en matière d'accidents de travail agricole et notamment de tracteurs ; 3° quelle est sa politique, en relation notamment avec les industries nationales ou les sociétés importatrices de matériel agricole, d'une part, et avec les assurances mutuelles agricoles, d'autre part, pour faire baisser sensiblement à l'avenir le chiffre des accidents mortels dans l'agriculture, dont l'Ouest lyonnais vient encore cet été d'être endeuillé ; 4° s'il ne pense pas possible, par une politique plus active de prévention et de conception systématique des matériels agricoles dans une optique tendant à rendre quasi impossibles les accidents notamment par renversement de tracteurs, de réduire sensiblement le nombre des accidents dus à l'usage des machines agricoles.

Droit de timbre (exonération).

6759. — 4 octobre 1978. — **M. Louis Besson** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur l'irritation manifestée par les trop nombreuses victimes de vols d'objets déposés dans des voitures fermées, et notamment de papiers officiels : carte d'identité, carte grise, permis de conduire, etc. Alors qu'elles estiment être insuffisamment protégées contre de tels dommages, ces victimes déplorent d'avoir encore à supporter les frais de délivrance des nouvelles pièces administratives destinées à remplacer celles qui leur ont été volées. Cette requête n'étant pas sans légitimité, il lui demande s'il ne pourrait pas être envisagé, dans le cas où le vol est bien établi, une exonération de ces divers droits de timbres ou taxes.

*Éducation physique et sportive
(Lille [Nord] : université de Lille-II).*

6761. — 4 octobre 1978. — **M. Bernard Derosier** fait part de son inquiétude à **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** devant la décision qu'il vient de prendre de supprimer quatre postes d'éducation physique et sportive à l'université de

Lille-II. L'université connaissant de gros besoins en ce domaine, il lui demande s'il ne serait pas possible de revenir sur cette décision et de bien vouloir lui indiquer les dispositions qu'il compte prendre afin de satisfaire au mieux ces besoins.

Cadres (chômeurs).

6763. — 4 octobre 1978. — **M. Jean-Pierre Abelin** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur la situation de nombreux cadres demandeurs d'emploi dont une forte proportion, 17 p. 100 semble-t-il, ont, plus de cinquante ans et qui se trouvent au chômage depuis deux ou trois ans, ayant épuisé leurs droits aux prestations d'assurance chômage. Les organismes auxquels ils peuvent s'adresser, l'ANPE Cadres et l'APEC, n'ont pas les moyens de fournir à ces cadres l'emploi qu'ils recherchent, étant donné que la plupart des entreprises ne veulent plus les employer après l'âge de cinquante ans. Il lui demande comment il envisage de résoudre le grave problème qui se trouve ainsi posé et s'il ne pense pas qu'il conviendrait d'envisager, d'une part, l'octroi d'un minimum garanti aux cadres demandeurs d'emploi, lorsqu'ils n'ont plus droit à l'allocation servie par les ASSEDIC, ce minimum devant atteindre 120 p. 100 du SMIC et, d'autre part, l'institution d'un système de prétraitement pour tous les cadres demandeurs d'emploi entre cinquante-cinq et soixante ans.

Finances publiques (dettes à l'égard des entreprises privées).

6764. — 4 octobre 1978. — **M. Pierre-Bernard Cousté** demande à **M. le ministre de l'économie** s'il est exact, comme l'allusion en est faite par un certain nombre de journaux, que les dettes et retards de paiement accumulés par l'Etat et les collectivités locales à l'égard des entreprises industrielles, commerciales et artisanales représenteraient une somme estimée à 50 milliards de francs. Si ce chiffre est bien exact, le Gouvernement pourrait-il préciser quelles mesures il entend prendre pour assumer ses dettes et insérer les collectivités publiques à le faire.

Impôt sur le revenu (handicapés).

6765. — 4 octobre 1978. — **M. François d'Harcourt** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur le régime fiscal défavorable appliqué aux handicapés titulaires d'une pension. Ceux-ci ne bénéficient pas de l'abattement de 10 p. 100 sur leurs revenus, mais seulement d'un abattement plafonné à 5 000 francs par foyer. Il lui demande donc quelles mesures il pourrait proposer afin que ces contribuables handicapés ne soient pas plus imposés que les contribuables en bonne santé.

Emploi (cadres).

6766. — 4 octobre 1978. — **M. Pierre Bas** appelle l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur l'intérêt de la conversion sociale. On pourrait certes imaginer, pour la réaliser, de poursuivre les grandes réformes initiées par le général de Gaulle, mais si l'on ne s'en sent pas la possibilité, on pourra du moins prendre des mesures moins audacieuses et plus faciles à réaliser. L'une pourrait être dans le domaine de l'emploi des cadres appliquée après une réflexion sur les relations « Emplois salaires », d'une part, « Activités rémunérations », d'autre part. En effet, à l'heure actuelle, la création d'un emploi est soumise à l'existence d'un poste, et le poste est par nature une construction parfaitement artificielle, longue à définir et à faire accepter, et de plus éphémère. C'est ainsi que l'on ne cesse de créer des emplois aujourd'hui pour les supprimer demain et recommencer. L'activité, somme de tâches, constitue au contraire un invariant au sein de toute organisation et elle est de plus le niveau auquel se mesure la productivité. Pourquoi ne diversifierait-on pas les offres en deux catégories, les postes et les activités. On pourrait ainsi concevoir qu'un cadre exerce la même activité simultanément, ou des activités distinctes, dans diverses fonctions, départements ou filiales de l'entreprise, ou même à la fois dans et hors de l'entreprise, avec des modes de rémunération qui pourraient varier selon le cas. Un chômeur indemnisé exerçant une activité bénévole dans le secteur non marchand constitue un exemple de l'application pratique de la seconde relation. Cette nouvelle approche du problème de l'emploi mériterait d'être explorée.

Cadres (année sabbatique).

6767. — 4 octobre 1978. — **M. Pierre Bas** appelle à nouveau l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur un certain nombre de points qu'il avait soulevés par une question écrite du 25 mai dernier et qui tiennent tous aux problèmes des cadres dans la

nation. En premier lieu, il s'agissait dans cette série de contributions à l'innovation et de propositions à l'institutionnalisation de l'année « sabbatique » permettant à chaque cadre, selon une périodicité variable totalement libre ou à fixer entre cinq et dix ans, de quitter l'entreprise pendant un an pour exercer une autre activité, par exemple pour approfondir sa compétence dans sa spécialité ou acquérir des compétences dans une autre spécialité, pour tester sa capacité à réaliser une vocation personnelle ou participer à la création de nouvelles entreprises, pour se consacrer à une action sociale d'intérêt national ou international ou à tout autre projet de son choix. Le financement d'une telle opération pourrait associer les formules américaine et suédoise et être assuré par un livret d'épargne spécial et une capitalisation des semaines de congés annuels non prises au-delà de la troisième, par exemple. De toutes façons, comme beaucoup choisiraient d'exercer pendant ce temps une activité rémunérée, le financement proposé n'aurait pas à couvrir l'équivalent d'une année. Il lui demande s'il a fait mettre cette suggestion à l'étude.

Administration (collaboration des secteurs public et privé).

6768. — 4 octobre 1978. — **M. Pierre Bas** appelle à nouveau l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** concernant l'institutionnalisation du principe de « missions temporaires », à temps plein, du secteur privé au bénéfice du secteur public ou nationalisé, pour des durées variables et des objectifs bien définis tels que la formation, le management de projet ou tout autre savoir-faire technique, commercial, financier, humain. Ce type d'échanges n'existe aujourd'hui que dans le sens public-privé dans les conditions que l'on sait, au plus grand dommage de la nation. A l'heure où l'appareil de l'Etat est invité à son tour à la productivité, une telle mesure serait de nature à amorcer heureusement le processus et elle contribuerait de plus, et ce ne serait pas son moindre avantage, à réconcilier les Français avec leurs administrations et les services publics. Une bourse d'échanges tripartite pourrait facilement être instituée avec s'il le faut des quotas d'offres pour initialiser l'opération.

Contrats de travail (durée limitée).

6769. — 4 octobre 1978. — **M. Pierre Bas** suggère à **M. le ministre du travail et de la participation** l'institutionnalisation de contrats de travail à durée limitée, renouvelables, du type experts internationaux. Cette pratique aurait l'avantage de lever à la fois l'appréhension des jeunes à s'engager pour une longue durée et celle non moins grande des chefs d'entreprise à subir la contrainte du non-liement. Elle contribuerait de plus à modifier progressivement le réflexe défavorable que chacun a éprouvé à la lecture d'un *curriculum vitae* trop chargé. Enfin elle pourrait être un facteur positif de déblocage du chômage, notamment pour les cadres de plus de cinquante ans.

Chômeurs (activité).

6771. — 4 octobre 1978. — **M. Pierre Bas** appelle l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** à la suggestion qui est faite dans certains milieux frappés par le chômage sur l'intérêt que présenterait l'institutionnalisation de la participation active des chômeurs indemnisés à l'activité nationale. Elle apparaît comme une triple nécessité morale, sociale et économique. Les transferts sociaux opérés ne pourraient-ils pas contribuer par le travail de leurs titulaires à préparer heureusement, à travers le développement du secteur non marchand, les chemins de la nouvelle croissance. Une étude devrait être immédiatement lancée dans cette direction pour explorer la faisabilité d'une telle proposition.

Emploi (cadres).

6772. — 4 octobre 1978. — **M. Pierre Bas** demande à **M. le ministre du travail et de la participation** s'il envisage la création d'un groupe permanent d'études prospectives pour l'emploi des cadres. Une telle création serait indispensable pour alimenter et tenir à jour une réflexion commune qui ne serait pas sans intérêt pour les décideurs, les éducateurs, les actifs et les autres. Il pourrait de plus diffuser largement toute innovation significative dans ce domaine.

Cadres (plan d'épargne).

6774. — 4 octobre 1978. — **M. Pierre Bas** demande à **M. le ministre de l'économie** s'il pense à étendre aux cadres le privilège du plan d'épargne accordé aux travailleurs manuels pour favoriser la création d'entreprises, et à inciter ces dernières à confier leur

sous-traitance de préférence à leurs cadres sortants et à aider les candidats créateurs en leur assurant au départ un certain portefeuille de commandes, voire des prêts complémentaires à la hauteur de leurs capacités reconnues et de la confiance méritée.

Emploi (Saint-Florentin (Yonne)).

6775. — 4 octobre 1978. — **M. Michel Delprat** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur la situation alarmante de l'emploi et des petites et moyennes entreprises, dans la région de Saint-Florentin, canton de sa circonscription particulièrement touché. Depuis dix-huit mois, une entreprise de transformation d'aluminium qui employait plus de cinquante personnes a quitté la région. Il y a un an, une entreprise de galvanisation de quatre-vingt salariés a cessé toute activité, un dossier de reprise par une autre société subordonné à l'octroi d'un prêt du FDES qui avait reçu un avis favorable des autorités locales responsables, n'ayant pas encore été réglé, alors qu'il a été transmis depuis plus de six mois. Une entreprise de préfabrication industrielle en bâtiment de plus de cent salariés fonctionne depuis deux mois en suspension de poursuites. Une usine fabriquant des poteaux téléphoniques en bois et des traverses a dû réduire son activité et le nombre d'heures de travail du personnel, en fonction de la baisse de commandes provenant de l'administration. Une entreprise de chaudronnerie industrielle, employant cent personnes, en règlement judiciaire et poursuivant son activité sous le contrôle d'un syndicat depuis novembre dernier, a dû déposer son bilan fin septembre. Dans le seul canton de Saint-Florentin, plus de 12 p. 100 de l'effectif des entreprises est demandeur d'emploi; cette proportion représente plus du double de la moyenne nationale. **M. Michel Delprat**, bien conscient des difficultés présentes sur le plan national en ce qui concerne le problème de l'emploi et la situation des entreprises, demande à **M. le ministre du travail et de la participation** quelles mesures il compte prendre pour trouver et promouvoir des moyens d'action immédiats afin de remédier à cette situation catastrophique autant pour les travailleurs que pour les entreprises.

Emploi (Saint-Florentin (Yonne)).

6776. — 4 octobre 1978. — **M. Michel Delprat** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur la situation alarmante des petites et moyennes entreprises et de l'emploi, dans la région de Saint-Florentin, canton de sa circonscription. Depuis dix-huit mois, une entreprise de transformation d'aluminium qui employait plus de cinquante personnes a quitté la région; il y a un an, une entreprise de galvanisation de quatre-vingts salariés a cessé toute activité, un dossier de reprise par une autre société, subordonné à l'octroi d'un prêt du FDES ayant reçu un avis favorable des autorités locales responsables, n'ayant pas encore été réglé, alors qu'il a été transmis depuis plus de six mois; une entreprise de préfabrication industrielle en bâtiment, de plus de cent salariés fonctionne depuis deux mois en suspension de poursuites; une usine fabriquant des poteaux téléphoniques en bois et des traverses a dû réduire son activité en fonction de la baisse des commandes provenant de l'administration; une entreprise de chaudronnerie industrielle employant cent personnes, en règlement judiciaire et poursuivant son activité sous le contrôle d'un syndicat depuis novembre dernier, a dû déposer son bilan fin septembre, ce qui entraîne le licenciement de tous ses employés. Dans le seul canton de Saint-Florentin, plus de 12 p. 100 de l'effectif des entreprises sera demandeur d'emploi; cette proportion représente plus du double de la moyenne nationale. Conscient des difficultés présentes dans les bassins d'emploi sur le plan national en ce qui concerne notamment la sidérurgie, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour, très rapidement et avec la participation des élus, des autorités et des représentants des corps constitués locaux, trouver et promouvoir des mesures d'action immédiates afin de stopper cette chute et permettre le redémarrage d'entreprises, afin de compenser, au moins en partie, la situation catastrophique de l'emploi et de l'activité industrielle dans sa circonscription.

Réunion (personnel technique des services extérieurs de l'agriculture).

6777. — 4 octobre 1978. — **M. Jean Fontaine** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur l'insuffisance des crédits affectés par son ministère au remboursement des frais de déplacement de son personnel technique des services extérieurs en fonction dans le département de la Réunion. C'est que l'efficacité et la crédibilité de ces services ressortissent pour une large part à la disponibilité et à la mobilité des agents. C'est ainsi que pour 1978, les crédits délégués n'ont permis de rembourser les frais de déplacement engagés que dans la proportion de quatre mois sur douze. Si une telle situation allait se perpétuer c'est toute l'action

de la direction départementale de l'agriculture qui serait mise en cause. C'est pourquoi il lui demande de lui faire connaître les dispositions qu'il compte prendre pour que ces services puissent assumer toutes leurs responsabilités de bureau et de terrain.

Départements d'outre-mer (fonctionnaires et agents publics : congé bonifié).

6778. — 4 octobre 1978. — **M. Jean Fontaine** appelle l'attention de **M. le ministre de l'Intérieur (DTOM)** sur les dispositions de la circulaire du 16 août 1978 précisant les modalités d'application du décret n° 78-399 du 30 mars 1978 relatif au congé bonifié des fonctionnaires et agents de l'Etat en service dans les départements d'outre-mer ou originaires des départements d'outre-mer. En effet, s'il est prévu la possibilité de différer la date de ces congés, une lacune semble exister en ce qui concerne les fonctionnaires qui pouvaient prétendre à l'ex-congé administratif commençant avant le 31 mars 1978, ou ceux qui sous l'ancien régime auraient pu prétendre à ce congé administratif entre le 31 mars 1978 et le 31 décembre 1978, et qui souhaitent le prendre en 1979 ou au cours des années suivantes. Il lui demande en conséquence de lui faire connaître si ces intéressés peuvent toujours bénéficier de ce report sans majoration de durée.

Ministère de la culture et de la communication (comités d'usagers).

6779. — 4 octobre 1978. — **M. Pierre-Bernard Cousté** demande à **M. le ministre de la culture et de la communication** de bien vouloir lui faire connaître s'il entend mettre en place auprès de ses services un comité d'usagers ou toute autre instance adéquate permettant de mieux faire percevoir par des administrations souvent peu au fait de ces problèmes les besoins, notamment d'information, des usagers des services culturels.

Politique extérieure (convention relative à l'organisation mondiale de la propriété intellectuelle).

6780. — 4 octobre 1978. — **M. Pierre-Bernard Cousté** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** de lui indiquer quelle est la position du Gouvernement français à l'égard de la convention, élaborée par une conférence diplomatique en mars 1978, tendant à instituer un système d'enregistrement international des découvertes scientifiques par l'OMPI (organisation mondiale de la propriété intellectuelle).

Enseignement (vacances scolaires).

6781. — 4 octobre 1978. — **M. Francisque Perrut** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation nouvelle créée aux établissements scolaires par le nouveau découpage des vacances en cours d'année, qui prévoit les rentrées le vendredi. Quels sont les avantages réels qui ont justifié un tel choix, en face des inconvénients certains que l'on peut dénoncer surtout pour les établissements de plus en plus nombreux qui n'accueillent pas d'élèves le samedi: nécessité de remettre les locaux en condition d'accueil pour un seul jour, d'où dépense supplémentaire d'énergie, frais de transports supplémentaires pour les élèves internes, d'où une tentation d'absentéisme le vendredi de chaque rentrée, travail scolaire peu efficace d'une seule journée isolée entre plusieurs jours de repos.

Presse (commission paritaire des publications et agences de presse).

6782. — 4 octobre 1978. — **M. Michel Rocard** demande à **M. le ministre de la culture**: si des instructions avaient été données aux représentants du Gouvernement qui ont participé à la séance récente de la commission paritaire des publications et agences de presse qui a décidé de retirer leur inscription audit organisme à plusieurs journaux publiant des bandes dessinées; 2° quelle a été l'attitude des représentants du Gouvernement et s'il peut la justifier; 3° si, compte tenu du rôle croissant et de la signification sociologique nouvelle prise par la bande dessinée, la stricte application d'une réglementation surannée lui paraît équitable; 4° s'il n'estime pas nécessaire de revoir cette réglementation pour éviter des décisions qui sont dans les faits attentatoires à la liberté de la presse par l'asphyxie financière qu'elles entraînent.

Armée (engagés volontaires).

6784. — 4 octobre 1978. — **M. Charles Hornu** demande à **M. le ministre de la défense** quelles mesures il entend mettre en œuvre afin que les engagés volontaires EVSP et EVDR puissent avoir

quelque chance d'avancement. Il se trouve qu'aujourd'hui la situation est bloquée en raison du surenclenchement en sous-officiers de l'armée de terre, du taux de recrutement sans doute excessif dans les écoles de sous-officiers, et de la déflation attendue des effectifs de l'armée de terre. Un tel état de fait contribue à accentuer le malaise actuel au sein des armées, sur une catégorie d'individus pourtant volontaires mais délaissés faute d'une gestion clairvoyante.

Agriculture (Haute-Garonne : aide spéciale rurale).

6785. — 4 octobre 1978. — **M. Maurice Andrieu** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la situation faite au département de la Haute-Garonne privé de « l'aide spéciale rurale » instituée par le décret n° 78-795 du 24 août 1976 et prorogée jusqu'au 31 décembre 1980 par le décret n° 78-348 du 17 mars 1978, qui permet aux entreprises de tous les secteurs d'activité qui créent des emplois dans certaines zones rurales défavorisées du point de vue démographique d'obtenir une prime par emploi créé, variant de 20 000 francs à 8 000 francs. Il existe cependant des cantons et des communes, en particulier dans le Sud du département, dont la population ne cesse de décroître. Dès lors, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que le bénéfice de cette aide spéciale soit étendu aux communes du département de la Haute-Garonne les plus défavorisées, tant au point de vue démographique qu'économique.

Département (secrétaire administratif stagiaire de la DDASS de Nantes [Loire-Atlantique]).

6786. — 4 octobre 1978. — **M. François Autain** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur la situation d'une secrétaire administrative stagiaire de la DDASS de Nantes, qui, souffrant de pertes de mémoire à la suite d'un accident de la circulation, risque d'être licenciée, le directeur régional des affaires sanitaires et sociales de Nantes ayant émis un avis défavorable à sa titularisation sous prétexte que son handicap l'empêcherait de remplir normalement ses fonctions. Il demande pour quelle raison l'administration tant régionale que centrale refuse de recevoir une délégation FO, CGT, CFDT pour s'entretenir du problème. Il lui demande également si une solution ne pourrait être recherchée consistant à attribuer à l'intéressée un autre poste mieux adapté, permettant sa titularisation.

Handicapés (allocation versée aux handicapés travaillant en atelier protégé ou en CAT).

6787. — 4 octobre 1978. — **M. Maurice Andrieu** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur les difficultés que rencontrent les personnes handicapées travaillant en atelier protégé ou en centre d'aide par le travail, pour le paiement éventuel de leur impôt sur le revenu. En effet, l'allocation aux adultes handicapés est calculée en ajoutant au revenu réel perçu en 1977, un revenu fictif égal à onze fois le complément de rémunération (garantie de ressources) perçu un an après. Il apparaît de la sorte que la complexité des textes et des différents calculs est telle que bien des travailleurs seront dans l'impossibilité totale de connaître le montant exact de leur allocation. Il lui demande si elle compte prendre des mesures de simplification et d'information à l'égard de cette situation.

Assurance vieillesse (mères de famille).

6789. — 4 octobre 1978. — **M. Louis Besson** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur la situation des mères de famille qui n'ayant jamais travaillé professionnellement, pour élever une famille souvent nombreuse, n'ont droit à aucune retraite sauf l'allocation aux mères de famille soumises à des conditions de ressources très restrictives. Ces femmes voient leurs revenus brutalement diminuer de moitié lors du décès du conjoint puisqu'elles ne perçoivent plus que 50 p. 100 de la retraite principale et de la majoration pour enfants, alors que de nombreuses charges restent les mêmes : logement, chauffage, électricité, impôts fonciers, assurances... Le maintien intégral de la majoration pour enfant, au lieu de 50 p. 100, lors du décès du père, pour le conjoint n'ayant pu travailler professionnellement ne serait que justice. Il contribuerait à permettre à la veuve de continuer à vivre un peu décemment. Enfin si la mère de famille n'a pu exercer un travail professionnel par suite de diverses circonstances (lieu d'habitation, enfants, âge, etc.), il n'y a aucune raison pour qu'elle soit frustrée d'une part du travail des deux conjoints mis en commun dans le ménage, durant toute une vie de labeur, pour le bien de la famille. Il lui demande quelle décision elle compte

prendre pour le droit à une retraite convenable pour les mères de famille n'ayant jamais travaillé professionnellement, d'une part, et le maintien de la majoration pour enfants à 100 p. 100 lors de la réversion de pension à la veuve, d'autre part.

Pensions de retraites civiles et militaires (personnel de surveillance des services extérieurs de l'administration pénitentiaire).

6790. — 4 octobre 1978. — **M. Alain Vivian** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur la situation des retraités du personnel de surveillance des services extérieurs de l'administration pénitentiaire. En effet, ces derniers ne semblent pas encore avoir touché les rappels de retraite afférents au reclassement prévu par le décret n° 77-1540 du 31 décembre 1977 prévoyant notamment l'extension des mesures prises en faveur de la police et de la gendarmerie à cette catégorie de fonctionnaires. Il lui demande en conséquence à quelle date les retraités de l'administration pénitentiaire pourront bénéficier de ces rappels de pension.

Écoles normales (Besançon [Doubs]).

6791. — 4 octobre 1978. — **M. Guy Bèche** s'étonne que cinquante places seulement ont été mises au concours d'entrée dans les écoles normales de Besançon alors qu'en 1977 cent vingt places avaient été offertes au même concours. Dans ces conditions, il demande à **M. le ministre de l'éducation** les raisons qui motivent une chute aussi brutale que massive des possibilités de formation des instituteurs alors que les besoins en maîtres formes ne diminueront pas dans les prochaines années si le Gouvernement veut réellement améliorer les conditions de travail, notamment en abaissant les effectifs par classe à vingt-cinq élèves tant en maternelle qu'en élémentaire.

Enseignants (collège d'Aubergenville [Yvelines]).

6792. — 4 octobre 1978. — **M. Michel Rocard** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la sanction injuste dont ont été l'objet des enseignants du collège d'Aubergenville qui avaient participé en décembre 1977 à un mouvement de solidarité en faveur de certains de leurs collègues qui n'avaient pas encore été payés plus de trois mois après la rentrée. Bien que ces enseignants aient assuré la garde de leurs élèves, ils se sont vu retenir une fraction de leur salaire en application de la loi du 22 juillet 1977. Il lui fait observer que le premier « service non fait » était en l'occurrence le non-paiement des maîtres dans des délais raisonnables et qu'en l'espèce, le mouvement de solidarité des enseignants d'Aubergenville était légitime et fondé. Il lui demande s'il estime justifié que l'autorité administrative responsable de ce retard soit en même temps celle qui juge et sanctionne les enseignants en question et quelles mesures il compte prendre pour faire rapporter cette retenue de salaire.

Écoles normales (Yvelines).

6793. — 4 octobre 1978. — **M. Michel Rocard** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur l'inquiétude légitime des élèves maîtres des écoles normales des Yvelines devant la diminution du nombre de postes constatée encore à cette rentrée. Il lui expose que l'augmentation continue de la population du département d'environ 3 p. 100 par an, la nécessaire réduction à vingt-cinq du nombre des élèves par classe, le remplacement des maîtres absents et la volonté d'assurer une formation de qualité pour tous les maîtres suffisent largement à justifier le maintien du recrutement et même son élargissement pour les deux écoles normales des Yvelines. Il lui demande ce qu'il compte faire dans ce sens.

Sécurité sociale (cotisations patronales : titulaires d'une pension d'invalidité de 3^e catégorie).

6794. — 4 octobre 1978. — **M. Jacques-Antoine Gau** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur la situation des assurés sociaux bénéficiaires d'une pension d'invalidité de 3^e catégorie qui ne peuvent prétendre à l'exonération des cotisations patronales de sécurité sociale à laquelle ont droit, en revanche, les bénéficiaires d'un avantage vieillesse servi en application du code de la sécurité sociale, et se trouvant dans l'obligation d'avoir recours à l'aide d'une tierce personne pour accomplir les actes ordinaires de la vie, ainsi que les bénéficiaires de l'aide sociale aux personnes âgées et aux grands invalides vivant seuls, titulaires de la majoration pour tierce personne. Ainsi, alors qu'au 1^{er} juillet 1978 le montant d'une pension d'invalidité 3^e catégorie n'excède que de 1 319 francs par trimestre le montant de l'avantage versé aux grands infirmes titulaires de la majoration pour tierce personne, le montant des cotisations patronales dues par l'invalidé pour l'emploi d'une telle tierce personne s'élève à 1 899 francs. Il lui demande quelle mesure elle compte prendre pour mettre fin à une telle inégalité.

Bâtiment et travaux publics (conducteurs des TPE).

6795. — 4 octobre 1978 — **M. Jean Poperen** rappelle à **M. le Premier ministre (Fonction publique)** que des accords avaient été conclus, le 25 octobre 1977, entre M. le ministre de l'équipement et les organisations syndicales des conducteurs des travaux publics de l'Etat, accords aux termes desquels, à dater du 1^{er} janvier 1978, le classement en catégorie B était consenti aux intéressés, au même titre que leurs homologues du service des lignes des postes et télécommunications. Ce projet avait été transmis, le 19 décembre 1977, au ministère des finances et au secrétariat d'Etat à la fonction publique. Malgré l'accord et les engagements pris par le ministère de l'équipement, les intéressés ont été informés, le 19 juin 1978, que les mesures prévues étaient différées et reportées à une date indéterminée. Une telle décision mécontente gravement ces personnels, dont les responsabilités exercées au sein des collectivités locales justifient pleinement cette revendication. En conséquence, il lui demande quels obstacles s'opposent à cette réforme et quelles mesures il compte prendre pour aboutir enfin au classement attendu par les intéressés et dans quels délais.

Finances locales (subventions exceptionnelles d'équilibre).

6796. — 4 octobre 1978 — **M. Gérard Houter** demande à **M. le ministre de l'intérieur** de bien vouloir lui préciser : a) combien de subventions exceptionnelles d'équilibre ont été demandées en 1978 au titre de « Communes dont le déficit est structurel » (communes d'ortoirs, condition fixée par la circulaire n° 78-64 du 3 février 1978 du ministère de l'intérieur ; b) combien de communes ont bénéficié de ces subventions exceptionnelles et pour quel total ; c) quelles sont ces communes ; d) quelles raisons ont empêché la commune de Fosorbes (canton de Saint-Lys [31470]) de bénéficier de la subvention exceptionnelle de 148 834 francs qu'elle avait demandée par délibération du 27 avril 1978.

Politique extérieure (Inde).

6797. — 4 octobre 1978. — Devant les inondations dramatiques qui touchent depuis quelques semaines l'Inde, **M. François Autain** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** quelles initiatives il a déjà prises, ou lesquelles il compte prendre, pour que la France apporte par tous les moyens, en hommes ou en matériel, un secours indispensable aux millions d'Indiens sinistrés.

Transports aériens (service hôtelier d'Air France).

6799. — 4 octobre 1978. — **M. Raymond Forni** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur le refus d'autorisation de visite opposé par les directions du personnel et du transport de la Compagnie nationale Air France en réponse à une demande présentée par un journaliste au service de l'information chargé des relations avec la presse pour visiter le service hôtelier d'Air France à Orly afin de pouvoir faire un reportage. Les motifs avancés par la Compagnie nationale Air France, après bien des hésitations, furent que des raisons de sécurité et le trop grand nombre de demandes de visites formulées par les journalistes empêchaient de répondre favorablement à la demande. Il est pour le moins surprenant que la Compagnie nationale Air France entende désormais fermer ses portes à la presse et lui refuse les moyens de faire son travail d'information. Dans le contexte actuel du transport aérien, et principalement depuis les dernières dispositions de la conférence IATA de Montréal, les éléments de service à bord sont un aspect important de la compétition internationale. Il est regrettable que la Compagnie nationale Air France ne mette pas tout en œuvre, en collaboration avec les médias, pour présenter largement au public ses réalisations en la matière. Les personnels de ce secteur d'activité à Air France voient dans ce refus leur crainte confirmée de démantèlement et de transfert au secteur privé puisque la Compagnie nationale Air France n'hésite pas par ailleurs à favoriser les contacts entre la presse, les journalistes et sa filiale Servair. En conséquence, il lui demande quelles mesures il entend prendre pour, d'une part, faciliter le travail des journalistes dans leurs rapports professionnels avec la Compagnie nationale Air France et, d'autre part, garantir la relance de l'activité du service hôtelier d'Air France.

Enseignement préscolaire (création d'écoles maternelles en milieu rural.)

6800. — 4 octobre 1978. — **M. Henri Emmanuelli** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la nécessité de promouvoir la création d'écoles maternelles en milieu rural. L'implantation de

ces écoles permet à la fois, de réduire l'inégalité scolaire que subissent les ruraux, de freiner l'exode rural en dotant les campagnes des équipements collectifs indispensables et de répondre à une demande des mères de famille agricultrices qui doivent cumuler la charge de la garde de leurs enfants et celle du travail à la ferme. Cependant, tout effort pour le développement des écoles maternelles en milieu rural sera vain tant que les petites communes rurales auront à assumer la charge du fonctionnement de ces classes : rémunération d'un agent spécialisé, frais de cantine, de surveillance, de transport. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir lui faire connaître : le nombre, par département, d'écoles maternelles qui ont été ouvertes à la rentrée scolaire de 1978 dans les communes rurales de moins de 1 000 habitants ; les mesures qu'il compte prendre pour rendre moins lourdes pour ces communes les charges financières induites par la création d'écoles maternelles.

Hôpitaux (statut des pharmaciens à temps partiel).

6801. — 4 octobre 1978. — **M. Laurent Fabius** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le caractère inacceptable du fait que huit ans, à trois mois près, après le vote de la loi portant réforme hospitalière, tous les décrets d'application ne sont pas parus. En particulier, les pharmaciens exerçant à temps partiel dans les établissements d'hospitalisation, qui restent nombreux, demeurent sans statut satisfaisant. Il lui demande, en conséquence, quelles mesures elle compte prendre pour qu'enfin soit appliquée la volonté du législateur et qu'en particulier les pharmaciens à temps partiel se voient proposer un nouveau statut.

Finances locales (paiement des agents spécialisés des écoles maternelles).

6803. — 4 octobre 1978. — **M. Henri Emmanuelli** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les difficultés que rencontrent les petites communes rurales pour assumer la charge du fonctionnement des écoles maternelles et notamment celle de l'emploi d'agents spécialisés des écoles maternelles. L'obligation faite aux collectivités rurales de rémunérer à temps complet un agent spécialisé des écoles maternelles représente pour les petites communes rurales une contrainte financière très lourde compte tenu de leurs possibilités budgétaires. En outre, elle a un effet fort dissuasif pour l'implantation de nouvelles classes maternelles. En conséquence, il lui demande si le Gouvernement ne pourrait envisager d'instituer une aide de l'Etat aux communes rurales (ou aux regroupements de communes rurales, de moins de 1 000 habitants) pour le paiement des agents spécialisés des écoles maternelles.

Prestations familiales (allocation de parent isolé).

6804. — 4 octobre 1978. — **M. Jacques Huyghues des Etages** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur la longueur des délais d'instruction des dossiers en vue de l'attribution de l'allocation de parent isolé, qui fait que les collectivités locales doivent pendant l'attente se substituer aux allocations familiales. Comme toutes les sommes que la personne a perçues entre-temps viendront en déduction de l'allocation, c'est l'Etat qui fait l'économie des mesures prises au plan local. Il lui demande quelles mesures elle compte prendre pour éviter ce transfert déguisé de charges et pour que les collectivités locales récupèrent ces sommes.

Syndicats professionnels (Montpellier [Hérault] usine IBM).

6805. — 4 octobre 1978. — **M. Paul Balmigère** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur la nouvelle atteinte aux libertés syndicales à l'usine IBM de Montpellier. Le premier délégué cadre élu à l'usine de Montpellier sur une liste représentative a été frappé, en plein exercice de son mandat, d'une mutation arbitraire sur Paris et vient de recevoir, après avoir refusé cette mutation, une lettre de licenciement. Ces faits très graves s'inscrivent dans le cadre de l'offensive que mène la direction de l'entreprise pour affaiblir les organisations syndicales. Ils ont été précédés du licenciement déguisé du secrétaire administratif du comité d'entreprise et de multiples atteintes aux libertés frappant le personnel et ses représentants. Ces attaques anti-syndicales qui se traduisent aujourd'hui par l'élimination d'un délégué actif, cadre de surcroît, sont à rapprocher des projets de démantèlement de la compagnie qui entraîneraient des mutations, voire des licenciements. Aussi, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire respecter la législation du travail en matière de libertés syndicales et permettre la réintégration à son poste de ce délégué.

Commerce extérieur (Namibie).

6836. — 4 octobre 1978. — **M. Louis Odru** attire l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur le fait que, chaque semaine, un vol de la compagnie UTA achemine sur la France un chargement d'uranium en provenance de Windhoek, capital de la Namibie. Ce vol constitue une preuve incontestable de la collaboration entre la France et les autorités illégales d'occupation de la Namibie. Il contrevient de façon flagrante au décret n° 1 du Conseil des Nations Unies pour la Namibie (décret approuvé par l'assemblée générale des Nations Unies en sa 29^e session) qui considère comme vol et recel toute opération de ce type. Le comité d'entreprise d'UTA s'est ému à juste titre des risques qu'une telle activité fait courir au personnel navigant contraint d'effectuer une activité contrevenant à des décisions des Nations Unies. Il s'est entendu répondre par la direction d'UTA que « la compagnie est en règle avec les autorités françaises » et que « le Conseil des Nations Unies pour la Namibie n'est pas reconnu par la France qui n'en reconnaît pas le décret n° 1 et ne se sent pas engagée ». Il lui demande : 1° comment le Gouvernement peut couvrir de son autorité un aussi scandaleux commerce qui répond aux vœux des occupants sud-africains de la Namibie alors qu'il se prétend, par ailleurs, partisan d'une solution conforme à la volonté d'indépendance du peuple namibien ; 2° à la suite du refus récemment réaffirmé par le Gouvernement sud-africain de toute solution démocratique au problème namibien, comment le Gouvernement français compte faire cesser l'exportation d'uranium namibien vers la France et, plus généralement, comment il compte appliquer, pour ce qui le concerne, le décret n° 1 du Conseil des Nations Unies pour la protection des ressources naturelles de la Namibie.

Transports urbains (personnels : âge de la retraite).

6807. — 4 octobre 1978. — **M. Fernand Marin** expose à **M. le ministre des transports** que la loi du 22 juillet 1922 accordait les droits d'ouverture à pension de retraite à cinquante-cinq ans pour les services actifs et soixante ans pour les autres catégories des personnels des transports urbains et des chemins de fer secondaires. La loi du 31 mars 1932 étendait ces dispositions aux personnels des réseaux départementaux d'autobus. La loi du 9 décembre 1933 élargissait encore l'application de ces droits à toute régie de transports en commun automobiles sur route et à toute entreprise de transports de même nature ayant le caractère d'un service public. Sur la base de ces acquis : le 19 juin 1936, les fédérations ouvrières et patronales contresignaient un accord reconnaissant l'affiliation des personnels des services publics automobiles réguliers de voyageurs et marchandises au régime découlant de la loi de 1922 (caisse autonome mutuelle de retraites (CAMR)), violant sa signature, le patronat s'opposa à l'application de cet accord. Est intervenu alors le décret-loi du 17 juin 1938 qui reprit les dispositions de celui-ci. Le patronat introduisit alors une instance en Conseil d'Etat. Or, le 16 juin 1944, ce dernier rejetait cette requête patronale. Enfin, à nouveau la loi du 19 août 1950, votée à une écrasante majorité, confirmait la volonté permanente du législateur de rendre justice aux travailleurs intéressés en accordant le droit à pension à cinquante-cinq et soixante ans. Mais, pas plus que les textes du 19 juin 1936 et ceux qui suivirent, cette loi ne reçut de règlements d'application et fut au contraire abrogée par le décret n° 54-953 du 14 septembre 1954 qui, au-delà de la non-affiliation des personnels de transports routiers voyageurs et marchandises, supprimait ce droit acquis aux personnels des transports urbains. Depuis, tous ces travailleurs, sans exception, assujettis au régime général n'ouvrent droits à pension entière qu'à soixante-cinq ans. Il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour rétablir ces travailleurs dans les droits que la loi leur avait reconnu alors que les conditions d'exercice de leur profession n'étaient pas aussi contraignantes qu'aujourd'hui.

Transports en commun (Villetaneuse [Seine-Saint-Denis]).

6808. — 4 octobre 1978. — **Mme Paulette Fost** expose à **M. le ministre des transports** que la commune de Villetaneuse (93430) est particulièrement mal desservie par les transports en commun. C'est surtout au niveau des liaisons avec d'autres villes de banlieue pas très éloignées que des insuffisances criantes se font sentir. Les habitants de la localité ont pu, au demeurant, juger sur pièces : il faut une heure et demie pour aller à Drancy, une heure et demie pour aller à Clichy, une heure et demie pour aller à la préfecture de Bobigny, une heure pour se rendre à Gennevilliers. Et cette situation est plus durement ressentie encore par les étudiants fréquentant l'université de Villetaneuse ; la plupart d'entre eux sont, en effet, contraints de transiter à Paris, passant ainsi deux ou trois heures par jour dans les transports en commun. Il est donc indispensable que des mesures urgentes soient prises pour

améliorer la desserte de la commune. Les élus de Villetaneuse ont, pour leur part, avancé des propositions allant dans ce sens et pouvant être appliquées dans l'immédiat. La charte sur les transports adoptée en séance extraordinaire le 16 juin 1978 par le conseil municipal stipule d'ailleurs que « la solution aux problèmes des déplacements en région parisienne, passe par une priorité accordée au développement des transports en commun. Cette solution aurait pour effet de diminuer notablement les temps de transports, de diminuer la concentration automobile dans nos villes, et par là même de diminuer la pollution, d'économiser l'énergie, de supprimer les nuisances causées par la construction des autoroutes en milieu urbain ». Ces propositions sont les suivantes : assurer toute la journée la liaison directe entre la porte de la Chapelle et l'église de Villetaneuse (ce qui implique que le terminus de la ligne 256, situé à la porte de Paris depuis la mise en service du métro à Saint-Denis, soit transféré à la porte de la Chapelle ; la liaison directe est actuellement assurée seulement après vingt et une heures ; améliorer la fréquence des passages de l'autobus 256 (elle est présentement de quinze minutes aux heures de pointe) ; prolonger jusqu'à Bobigny, avec desserte du nouvel hôpital de Saint-Denis, la ligne 354 (cette proposition a été retenue mais elle n'est pas encore entrée dans les faits ; elle permettrait pourtant de réduire de trente minutes le temps de transport entre Villetaneuse et Bobigny et de favoriser l'accès à l'hôpital de Saint-Denis. D'autre part, il est demandé concernant les titres de transport (carte orange) que la localité, qui est divisée en deux zones (zones 3 et 4), soit classée en zone 3, les habitants du nord de la ville, qui font partie de la zone 4, étant injustement pénalisés. Il est également demandé que les étudiants puissent bénéficier d'une carte demi-tarif. Il va de soi que ces mesures doivent être considérées comme une première étape vers une meilleure desserte de la commune de Villetaneuse par les transports en commun. En conséquence, elle lui demande les dispositions qu'il compte prendre afin que les propositions susmentionnées soient prises en considération.

Gendarmerie (travailleurs étrangers).

6809. — 4 octobre 1978. — **Mme Paulette Fost** interroge **M. le ministre de la défense** sur les sévices subis par dix travailleurs immigrés employés à l'entrepôt des magasins du Printemps, sis à L'Île-Saint-Denis (93450), dans les locaux de la gendarmerie de Saint-Denis. Soupçonnés de vol par la direction qui avait porté plainte contre eux, ils ont été emmenés à la gendarmerie en question. Bien que leur culpabilité n'ait pu être établie, il apparaît qu'ils ont été roués de coups lors de leur interrogatoire à la suite desquels la plupart d'entre eux présentent des blessures graves (hématomes sur le corps et le visage et, dans un cas, rupture du tympan). Elle lui demande, en conséquence, de prendre sans attendre des mesures efficaces afin que de telles pratiques, qui déshonorent leurs auteurs, ne puissent se reproduire.

Circulation routière (pistes cyclables).

6810. — 4 octobre 1978. — **M. Vincent Porelli** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur le nombre important d'accidents dans lesquels sont concernés les cyclistes et cyclotouristes. En effet, depuis quelques années, nous assistons à un développement important du sport cycliste, de la pratique du cyclotourisme et du cyclisme de randonnée. Or ces activités ne peuvent se faire que sur le réseau routier de notre pays qui n'est pas, dans sa quasi-totalité, aménagé pour recevoir les pratiquants de la « petite reine ». C'est cette situation qui est responsable du trop grand nombre d'accidents. C'est pourquoi, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire réaliser des pistes cyclables sur le réseau routier national afin de garantir la sécurité des dizaines de milliers de cyclotouristes et de cyclistes qui sillonnent les routes de France.

Protection du patrimoine esthétique archéologique et historique (Codex aztèque dit « Borbonicus »).

6812. — 5 octobre 1978. — **M. Pierre Bernard Cousté** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** de confirmer ou d'infirmier l'information selon laquelle serait envisagée la restitution au Mexique du Codex aztèque détenu par la France (bibliothèque de l'Assemblée nationale) à l'occasion de la visite que doit effectuer **M. le Président de la République** dans cet Etat, dans les premiers mois de l'année 1978.

Allocation de logement à caractère social (personnes hébergées en hospice).

6814. — 5 octobre 1978. — **M. Michel Aurillac** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur la suppression de l'allocation de logement à caractère social servie jusqu'ici à un

certain nombre de personnes âgées ou infirmes résidant en hospice. En application de la loi du 16 juillet 1971, du décret du 29 juin 1972 et des instructions ultérieures, notamment de la circulaire CNAF du 13 octobre 1976, les caisses d'allocations familiales ont été amenées à servir l'allocation de logement à caractère social à un certain nombre de personnes âgées ou infirmes résidant en hospice. Or, les organismes nationaux, à savoir la caisse centrale de mutualité sociale agricole, par circulaire du 19 juillet 1978, et la caisse nationale des allocations familiales, par circulaire du 16 août 1978, viennent de demander aux caisses de supprimer avec effet du 1^{er} juillet 1978 cette prestation aux personnes hébergées en hospice. Pour la caisse d'allocation familiale de l'Indre, ce sont plus de 200 personnes âgées ou infirmes, de situation généralement très modestes, qui perdront le droit à l'allocation de logement, alors que le prix de journée en hospice avoisine et dépasse dans quelques cas le prix de journée en maison de retraite, et qu'au demeurant la distinction entre maisons de retraite et hospices n'est pas toujours bien définie. Comme la loi d'orientation prévoit, à terme, la disparition des hospices qui devront devenir soit des maisons de retraite, soit des secteurs de cure médicale, il paraît souhaitable de revenir sur cette mesure qui s'est appliquée sans préavis à un nombre important d'allocataires défavorisés.

Politique extérieure (aide au Sahel).

6815. — 5 octobre 1978. — M. Michel Barnier rappelle à M. le ministre des affaires étrangères que le débat consacré au mois de juin à notre politique étrangère a mis en valeur le devoir de solidarité et d'amitié qui nous lie aux peuples africains. Mais il est un autre devoir d'amitié et de solidarité avec l'Afrique qui suscite moins de discours et de passion : ce devoir est celui d'une action envers les peuples du Sahel, une nouvelle fois frappés par la sécheresse. Des milliers de vies humaines sont directement menacées. L'économie de plusieurs pays, parmi les plus pauvres, est en danger. Il existe en France et en Europe, une aspiration profonde — notamment chez les jeunes — à la solidarité avec ces peuples désespérés. Notre politique africaine doit prendre en compte cette aspiration. Elle ne peut passer à côté de ce drame du Sahel. Il lui demande de lui indiquer comment il entend, pour ce qui le concerne et dans le cadre de la Communauté européenne, faire face rapidement à ce devoir de solidarité.

Cheminsots (régime spécial des pensions).

6816. — 5 octobre 1978. — M. Robert Bisson appelle l'attention de M. le ministre des transports sur la prise en compte par le régime spécial de retraite du personnel de la SNCF des services entrant dans la constitution du droit à la retraite. Il lui signale une lacune extrêmement regrettable qui apparaît en particulier dans la situation suivante. Il s'agit du cas d'un ancien agent de la SNCF engagé volontaire pour cinq ans dans la marine nationale en 1935. L'intéressé a été mobilisé le 27 novembre 1939 et évacué d'un bâtiment de ligne le 1^{er} avril 1940 pour maladie (tuberculose pulmonaire). Réformé de guerre à 100 p. 100 l'intéressé a bénéficié d'une pension temporaire du 3 septembre 1940 au 3 septembre 1943, puis d'une pension de recours de 10 p. 100. Entré à la SNCF le 1^{er} juin 1945 il est parti à la retraite le 1^{er} juillet 1974. Les trois années d'arrêt d'activité pour maladie contractée pendant la guerre de 1939-1940 n'ont pas été prises en compte par le régime spécial de la SNCF pour la détermination des droits à la retraite de cet ancien agent. Il s'agit là d'une disposition restrictive manifestement inéquitable. M. Robert Bisson demande à M. le ministre des transports s'il n'estime pas souhaitable d'intervenir auprès de la SNCF afin de faire modifier le régime spécial des pensions de celle-ci dans des situations analogues à celle qu'il vient de lui exposer.

Charges sociales (entreprises employant des jeunes).

6817. — 5 octobre 1978. — M. Robert Bisson rappelle à M. le ministre du travail et de la participation qu'aux termes de la loi n° 77-504 du 5 juillet 1977 l'Etat a pris en charge les cotisations incombant aux employeurs au titre des assurances sociales, des accidents du travail et des prestations familiales et concernant les salariés embauchés avant l'âge de vingt-cinq ans au plus, entre la date de promulgation de la loi et le 31 décembre 1977. La loi n° 78-698 du 8 juillet 1978, relative à l'emploi des jeunes, a repris cette mesure, en réduisant toutefois la prise en charge à la moitié des cotisations, et en l'appliquant aux jeunes de seize à dix-huit ans embauchés entre le 1^{er} juillet 1978 et le 31 décembre 1979. Il s'avère par contre que l'embauchage des jeunes effectué entre le 1^{er} janvier et le 30 juin 1978 ne peut ouvrir aux employeurs le bénéfice de l'exonération de charges sociales rappelée ci-dessus. Ce hiatus apparaissant comme particulièrement regrettable pour les employeurs qui ont été amenés à embaucher des jeunes pendant

cette période, il lui demande s'il ne lui paraît pas logique d'étendre la prise en charge par l'Etat, et dans les conditions prévues par la loi du 6 juillet 1978, des cotisations concernant les jeunes ayant été embauchés pendant la période considérée, c'est-à-dire entre le 1^{er} janvier et le 30 juin 1978.

Politique extérieure (Liban).

6818. — 5 octobre 1978. — M. Michel Debré demande à M. le ministre des affaires étrangères s'il ne considère pas du devoir de la France de prendre d'urgence des initiatives pour mettre fin au génocide des chrétiens du Liban et s'il considère qu'il est digne de la France de laisser ses soldats assister l'arme au pied à ce martyr indigne.

Permis de conduire (validation provisoire d'un permis VL).

6819. — 5 octobre 1978. — M. Didier Julia expose à M. le ministre des transports qu'un titulaire du permis de conduire poids lourd a eu à subir la visite médicale périodique destinée à constater sur le plan professionnel son aptitude physique à l'emploi. Ayant reconnu l'intéressé apte sans restriction, le médecin a validé ses permis PL pour une durée de cinq ans. Toutefois, et à cette occasion, il a également validé pour la même période le permis VL de ce professionnel, permis qui n'est utilisé qu'à titre privé, et qui devient de ce fait provisoire. Il lui demande si un texte peut être invoqué pour justifier cette procédure qui paraît constituer un abus administratif manifeste.

Publicité commerciale (contrats souscrits entre des commerçants et des agences de publicité).

6820. — 5 octobre 1978. — M. Didier Julia appelle l'attention de M. le ministre du commerce et de l'artisanat sur les conditions contraignantes pour les commerçants et artisans, conditions figurant sur les contrats souscrits par ceux-ci avec des firmes de publicité. Il est en effet prévu qu'en cas de cessation d'activité de l'annonceur, le successeur de ce dernier est tenu d'honorer le contrat en cause dont le signataire reste personnellement garant alors qu'il n'est manifestement plus intéressé par ce marché. D'autre part, le contrat est renouvelable par tacite reconduction dans toutes ses clauses et pour une durée égale, sauf si l'une des deux parties le dénonce avec un préavis de trois mois. Cette disposition s'apparente à un renouvellement imposé, car il est patent que les agences de publicité jouent sur l'hypothèse, maintes fois confirmée, de l'oubli de la non-reconduction en temps voulu du contrat souscrit. Il lui demande, en conséquence, s'il n'estime pas utile d'envisager une action en vue de moraliser les contrats de ce type.

Nouvelle-Calédonie (aide financière de la CEE).

6821. — 5 octobre 1978. — M. Jacques Lafleur rappelle à M. le ministre de l'intérieur (Départements et territoires d'outre-mer) que la Communauté économique européenne accorde aux pays et territoires d'outre-mer des Etats membres des aides financières par l'intermédiaire du fonds de développement. Le montant total de l'aide a été fixé à 160 millions d'EUC pour la durée de la présente convention et les engagements pour 1977 se sont élevés à 12 167 000 EUC. Ces aides étant destinées à faciliter la réalisation d'investissements économiques et à promouvoir des projets sociaux, il lui demande dans quelle proportion la Nouvelle-Calédonie a pu bénéficier de l'aide financière de la Communauté au cours des cinq dernières années et si le Gouvernement envisage de proposer à ses partenaires de la CEE un effort financier accru en faveur de ce territoire.

Nouvelle-Calédonie (intérêts économiques).

6822. — 5 octobre 1978. — M. Jacques Lafleur expose à M. le ministre des affaires étrangères que les rapports entre les pays et territoires d'outre-mer (PTOM) et les Etats membres de la CEE sont régis par les dispositions de la quatrième partie du traité de Rome et par une convention qui sera renouvelable au 1^{er} mars 1980. En outre, certaines dispositions de la convention de Lomé relative aux pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (ACP) sont applicables aux PTOM et notamment le système de la stabilisation des recettes d'exportations pour certains produits (Stabex). Les négociations en vue du renouvellement des conventions avec, d'une part, les ACP et, d'autre part, les PTOM étant déjà engagées, il lui demande si le Gouvernement est disposé à faire valoir les intérêts économiques de la Nouvelle-Calédonie dans le régime des échanges qui sera mis en place à l'issue des négociations en cours.

*Nouvelle-Calédonie**(allocation supplémentaire du fonds national de solidarité).*

6823. — 5 octobre 1978. — **M. Jacques Lafleur** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur (Départements et territoires d'outre-mer)** sur l'insuffisante protection sociale des personnes âgées les plus défavorisées en Nouvelle-Calédonie. Il lui rappelle que, parmi les vingt-cinq objectifs du contrat d'avenir présenté au territoire, il a été présumé de donner à tous les Calédoniens les droits et la protection sociale dont bénéficient les autres Français. Compte tenu de l'incidence financière de telles réformes et de leur application dans le temps, il suggère qu'une priorité soit donnée aux personnes âgées qui ne peuvent prétendre comme en France métropolitaine à un minimum garanti de ressources. A cette fin, il lui demande que des dispositions soient prises en vue d'étendre à la Nouvelle-Calédonie le bénéfice de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité.

Nouvelle-Calédonie (exploitants agricoles et pêcheurs).

6824. — 5 octobre 1978. — **M. Jacques Lafleur** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur l'absence de protection sociale de certaines catégories de travailleurs qui, n'étant pas salariés, ne cotisent pas à un régime d'assurance vieillesse en Nouvelle-Calédonie. En particulier les exploitants agricoles et les pêcheurs ne bénéficient d'aucune couverture sociale et ne peuvent prétendre à un avantage de vieillesse lorsqu'ils cessent leur activité professionnelle. A une période où la prise en charge par la collectivité nationale des risques sociaux paraît normale, et alors que se généralise en métropole le régime de la sécurité sociale, il souhaite que des études soient entreprises en vue d'accorder aux exploitants agricoles et aux pêcheurs les plus démunis une allocation leur garantissant un revenu minimum lorsqu'ils ont atteint l'âge de la retraite. Il lui demande quelles sont les intentions du Gouvernement dans ce domaine où la contribution nationale se justifie particulièrement.

*Nouvelle-Calédonie**(protection de la zone des deux cents miles).*

6825. — 5 octobre 1978. — **M. Jacques Lafleur** attire l'attention de **M. le ministre de la défense** sur l'importance que revêt pour la Nouvelle-Calédonie la zone des 200 miles créée par le décret n° 78-142 du 3 février 1978. En raison de l'intérêt économique qui s'attache à son exploitation d'abord par la pêche, et peut-être ensuite par des recherches minières sous-marines, il lui demande quels moyens aéro-navals il entend mettre en place pour assurer la protection de cette zone économique.

Impôt sur le revenu (redressement fiscal : personne décédée).

6826. — 5 octobre 1978. — **M. Jean-Louis Masson** expose à **M. le ministre du budget** qu'un des deux associés d'une société de fait est décédé le 10 novembre 1975. En octobre 1976, l'administration fiscale entreprend la vérification de l'entreprise indivise. Cette vérification entraîne quelques redressements qui sont sans importance par rapport au chiffre d'affaires de la société et aucune contestation n'est élevée. Cependant, parallèlement, le vérificateur des impôts entreprend l'analyse de la situation personnelle des associés. C'est ainsi que, pour l'associé défunt, ses proches et son banquier sont interrogés. Un peu moins de deux ans après le décès, une notification de redressement est adressée à l'un des héritiers du défunt. C'est aux termes de l'article 180 du CGI que cette vérification a été faite et le paragraphe 4 de l'article 1966 du même code précise certes qu'un contribuable insuffisamment imposé au rôle de l'année du décès ou de l'une des trois années précédentes peut faire l'objet d'un redressement d'impôts sur le revenu. Il est à noter toutefois que cette disposition ne s'applique qu'à la suite de l'ouverture d'une succession et non à la suite de la vérification d'une société de fait dont le défunt était associé. En outre, rien ne précise, dans le délai de répétition prévu par l'article précité, si ce délai, compte tenu des circonstances d'un décès, s'applique également à l'article 180 du CGI. Enfin, d'article 180 du code général des impôts ne s'applique qu'aux contribuables, le contribuable étant par la définition même du code, une personne ayant une résidence unique en France. Il lui demande en conséquence si la vérification effectuée et le redressement qui en est découlé pouvaient être faits à l'égard d'une personne décédée.

Impôts (vérification de comptabilité).

6827. — 5 octobre 1978. — **M. Jean-Louis Masson** rappelle à **M. le ministre du budget** que l'article 1649 septies du code général des impôts fait obligation d'avertir les contribuables concernés par une

vérification de comptabilité de la possibilité de se faire assister d'un conseil de leur choix, à peine de nullité de la procédure. Il est prévu, dans le but d'apporter la preuve irréfutable que les redevables soumis à la vérification ont été informés des dispositions de l'article précité, que les avis de vérification adressés sous pli recommandés comportent une mention destinée à appeler l'attention du contribuable à ce sujet. Il lui demande de lui faire connaître la valabilité de la décision prise dans la décision d'un redressement effectué sans tenir compte de l'obligation d'informer le contribuable (en l'occurrence l'héritier de la personne dont la situation a été vérifiée) de la faculté qui lui est donnée par la loi de se faire assister.

Impôt sur le revenu (dépenses ostensibles ou notoires).

6828. — 5 octobre 1978. — S'agissant d'une taxation d'après les dépenses ostensibles ou notoires dont la mise en œuvre est subordonnée à l'autorisation des services fiscaux selon les mesures prises par le Gouvernement pour humaniser les vérifications fiscales, **M. Jean-Louis Masson** demande à **M. le ministre du budget** la forme que doit revêtir cette autorisation.

Gendarmerie (gendarmes retraités).

6829. — 5 octobre 1978. — **M. Jean-Louis Masson** appelle l'attention de **M. le ministre de la défense** sur trois revendications présentées par des associations représentatives des retraités de la gendarmerie : 1° actuellement, les veuves de fonctionnaires ou de militaires dont le conjoint retraité n'exerçait plus d'activité salariée au moment de son décès, ne peuvent prétendre au bénéfice du capital-décès. Ces veuves ne peuvent espérer un secours matériel que par le truchement d'une assurance ou d'une mutuelle, et à condition que le conjoint ait fait preuve de prévoyance. Il est indéniable que cette catégorie de veuves subit une injustice que fait ressortir la différence très sensible existant entre les pensions de retraite et les émoluments d'activité. Il est donc demandé que parallèlement aux dispositions existant pour les épouses de fonctionnaires ou de militaires devenant veuves alors que leurs conjoints sont en activité, les veuves de fonctionnaires ou de militaires retraités puissent bénéficier d'un capital-décès d'un montant égal à une année de pension ; 2° les gendarmes ayant la qualité d'officier de police judiciaire à la suite de leur réussite à un examen perçoivent une prime mensuelle d'un montant dérisoire (15 francs au maximum) qui est sans commune mesure avec la qualification qu'elle sanctionne sur le plan professionnel. Il apparaît logique qu'une majoration indiciaire soit appliquée aux gendarmes officiers de police judiciaire ou que cette qualification entraîne, sans autre concours, la nomination des intéressés au grade de maréchal des logis chef. Compte tenu du travail accompli et de la formation de base acquise, il semble équitable par ailleurs que la prime de qualification soit attribuée à l'officier de police judiciaire ; 3° les majorations spéciales à la gendarmerie ont été instituées par la loi du 18 août 1879 en vue de pallier la modicité des pensions attribuées aux personnels sous-officiers de l'arme en fonction du traitement d'activité. Après avoir subi d'assez nombreuses fluctuations, ces majorations sont payées, depuis le 1^{er} décembre 1964, à un taux unique pour chaque grade. Alors qu'aux termes de la loi du 31 décembre 1937, le montant annuel de ces majorations représentait un pourcentage se situant entre 19 p. 100 et 26 p. 100 d'une pension rémunérant vingt-cinq ans de services, actuellement et en se basant sur une carrière complète se traduisant par une pension à 80 p. 100, le pourcentage se trouve réduit pour un adjudant-chef à 0,067 p. 100, pour un adjudant à 0,071 p. 100, pour un maréchal des logis chef à 0,060 p. 100 et pour un gendarme à 0,048 p. 100. Il est évident que ce taux ira en s'amenuisant au fur et à mesure de l'augmentation des soldes. Par contre, la pension attribuée aux militaires officiers et non officiers du régiment de sapeurs-pompiers de Paris est augmentée d'un supplément de 0,50 p. 100 de la solde de base pour chaque année d'activité accomplie dans ledit régiment. Les personnels de la gendarmerie et du régiment de sapeurs-pompiers de Paris étant les seuls, parmi les agents de l'Etat relevant du code des pensions civiles et militaires de retraite, à bénéficier d'une telle indemnité après leur cessation d'activité, il serait équitable que le taux des majorations spéciales servies aux militaires de la gendarmerie soit aligné sur celui applicable aux sapeurs-pompiers de la ville de Paris. Il lui demande la suite qu'il envisage de donner aux légitimes revendications qu'il vient de lui présenter.

Marché aux puces (origine des marchandises).

6830. — 5 octobre 1978. — **M. Jean-Louis Masson** appelle l'attention de **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** sur le problème de l'origine des marchandises mises en vente sur les marchés aux puces. Il lui demande si une vérification peut être assurée,

prouvant qu'il ne s'agit pas de marchandises volées. Il souhaite également connaître son sentiment sur le caractère para-professionnel de certains brocanteurs spécialisés dans les ventes pratiquées dans ces formes de marchés.

Education physique et sportive (Charente).

6833. — 5 octobre 1978. — **M. Jean-Michel Boucheron** attire l'attention de **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** sur la suppression de deux postes d'éducation physique spécialisée en Charente. En effet, lors de la dernière rentrée scolaire, deux postes ont été supprimés. Plus de cinq cents élèves devaient suivre des cours de gymnastique corrective. Il lui demande donc quelles mesures il compte prendre non seulement pour maintenir les postes existants, mais aussi pour en créer d'autres afin que ce service public soit pleinement assuré.

Réunion (contingent de rhum).

6834. — 5 octobre 1978. — **M. Pierre Lagourgue** demande à **M. le ministre de l'économie** s'il peut lui préciser les raisons pour lesquelles la revendication, vieille de plusieurs années déjà, des producteurs de rhum de la Réunion visant à obtenir le transfert du contingent de rhum de la République malgache au profit de ce département n'a pas été satisfaite à ce jour. Compte tenu des difficultés actuelles des industries sucrières de l'île, il demande si le Gouvernement ne pourrait pas revoir cette affaire dans un sens plus favorable.

Rentes viagères (revalorisation).

6836. — 5 octobre 1978. — **M. Pierre-Bernard Cousté** expose à **M. le ministre du budget** que la dégradation du pouvoir d'achat des rentes viagères du secteur public est une donnée réelle malheureusement incontestable. Même si le Gouvernement a mené ces dernières années une politique de revalorisation des rentes viagères, en prévoyant dans chaque loi de finances des taux de majoration légale d'autant plus élevés que la rente est de constitution plus ancienne, les mesures prises restent insuffisantes pour assurer un rattrapage réel du pouvoir d'achat des rentes. Il lui demande en conséquence d'apporter une solution d'ensemble au problème de la revalorisation des rentes viagères, en vue de protéger les droits des nombreux particuliers qui ont aliéné un capital en vue de s'assurer une certaine sécurité économique pour leurs années de retraite.

*Impôt sur le revenu
(charges déductibles : pensions alimentaires).*

6837. — 5 octobre 1978. — **M. Emile Muller** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur le cas de certaines personnes qui, divorcées depuis de nombreuses années, ont décidé de revaloriser de leur propre chef la pension alimentaire qu'elles versent, par décision de justice, à leur ancienne épouse. Ces sommes ne peuvent être prises en compte au titre des charges déductibles du revenu global, les services fiscaux n'admettant la déduction d'une telle pension qu'à concurrence de celle allouée par le jugement de divorce, à l'exclusion par conséquent de tout versement spontané supplémentaire. Il lui demande si, dans l'attente d'une nouvelle décision de justice fixant le nouveau taux de la pension alimentaire, il n'y aurait pas lieu de tenir compte, au titre des charges déductibles du revenu global, des sommes effectivement versées.

Prestations familiales (naissances multiples).

6839. — 5 octobre 1978. — **M. Hubert Basso** signale à **Mme le ministre de la santé et de la famille** l'absence dans notre législation familiale de toute disposition particulière concernant les naissances multiples. C'est ainsi notamment que lorsqu'une telle éventualité se produit, une seule allocation prénatale est versée. Il lui demande, en conséquence, si elle envisage de prendre des mesures spécifiques en ce sens afin de pallier le supplément de charges qu'entraîne pour la famille le fait d'avoir à élever simultanément plusieurs enfants du même âge. De telles mesures coûteraient peu à la collectivité étant donné la faible fréquence des naissances multiples, mais constitueraient pour les familles concernées une aide appréciable.

Agriculture (groupements et sociétés à caractère agricole).

6840. — 5 octobre 1978. — **M. Paul Alduy** demande à **M. le ministre de la justice** de bien vouloir lui préciser si le régime de droit commun des sociétés civiles (loi n° 78-9 du 4 janvier 1978) est applicable

à tous les groupements et sociétés à caractère agricole : 1° coopératives agricoles de production, de transformation et de vente et coopératives d'approvisionnement, CUMA ; 2° SICA et SMIA ; 3° groupements de propriétaires ; 4° groupements fonciers agricoles (GFA) ; 5° GAEC et GIE.

Hôpitaux (Châteaubriant (Loire-Atlantique)).

6841. — 5 octobre 1978. — **M. Xavier Huneault** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le fonctionnement des services de l'hôpital de Châteaubriant abrités dans des locaux vétustes, inadaptés aux exigences actuelles. Cette situation est particulièrement préoccupante pour les services de maternité et de chirurgie auxquels une priorité doit être donnée ainsi qu'aux services médico-techniques qui en dépendent. C'est pourquoi il lui demande que les crédits soient dégagés au plus vite pour financer la construction des locaux nécessaires au bon fonctionnement de l'établissement.

Enseignants (assistants).

6847. — 5 octobre 1978. — **M. Eugène Berest** demande à **Mme le ministre des universités** : 1° quel est le nombre d'assistants en fonction dans les disciplines juridiques, économiques, politiques et de gestion, leur répartition en fonction de leur date de recrutement, de leur date d'inscription sur la LAFMA, de la date d'obtention de leur thèse ; 2° quel est le salaire moyen que perçoivent ces assistants et leurs obligations (durée de l'année, horaires hebdomadaires, nombre d'heures annuelles) et les possibilités qu'ils ont d'avoir des rémunérations annexes (inscription à la patente, heures supplémentaires) ; 3° quelles mesures elle compte prendre pour donner la possibilité à de jeunes étudiants d'accéder à l'assistantat et de poursuivre des travaux en vue de l'obtention d'une thèse.

Finances locales (taxe à la valeur ajoutée).

6848. — 5 octobre 1978. — **M. Joseph-Henri Maujôan du Gasset** expose à **M. le ministre du budget** qu'à l'heure actuelle les communes se trouvent dans l'impossibilité de récupérer la TVA payée par les concessionnaires : par exemple, les sociétés d'équipement. Il en résulte une anomalie qui risque, à terme, de compromettre l'avenir de ces sociétés. Il lui demande ce qu'il compte faire pour remédier à cet état de choses.

Voirie (signalisation).

6849. — 5 octobre 1978. — **M. Joseph-Henri Maujôan du Gasset** expose à **M. le ministre des transports** que sur le territoire de la commune de X une voie communale passe sous un pont de chemin de fer. En application de l'article 33 de la deuxième partie et des articles A 9-1 et 61 de la quatrième partie du livre I^{er} « Signalisation routière », tous les passages inférieurs dont la hauteur libre est inférieure à 4,50 mètres doivent être signalés par des panneaux routiers A 14 et B 12. Il lui demande si la charge financière de cette signalisation, nécessitée par la présence d'un pont de chemin de fer, incombe à la commune ou à la SNCF.

Industries chimiques (complexe de Lacq (Pyrénées-Atlantiques)).

6850. — 5 octobre 1978. — **M. Hubert Ruffe** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur l'accélération du démantèlement du complexe de Lacq qui se caractérise par la fermeture de CDF Chimie à Mont, les cinquante-trois licenciements de Lacq-Service, par les menaces sérieuses qui pèsent sur les emplois à Ato-Chimie, Mas, Méthanolacq, le centre de recherche de Lacq de SNEA (P). L'objectif a été défini le 4 décembre dernier par M. Rutmann, président directeur général de la SNEA (P) : « L'effectif de Lacq, qui est actuellement de 2 100 personnes, tomberait à 1 300 ou 1 400 personnes en 1990 ». Depuis l'origine du gisement, la SNEA (P) (ex-SNPA) a réalisé plus de 14 milliards de profits bruts. Les estimations actuelles font entrevoir un profit brut annuel de plus de 2 milliards de francs, tirés du seul gisement de Lacq. Ce profit, la SNEA l'investit à l'étranger : il y a un an, elle faisait l'acquisition de la M et T Chimicals, elle investissait au Connecticut les milliards accumulés. Pechiney en fait autant : réalisant à Nogères des profits substantiels avec les bas prix du courant que lui livre la centrale EDF d'Artix, PUK investit en Espagne, au Brésil. Le complexe de Lacq n'est pas condamné par épuisement du gisement (aucun autre complexe pétro-chimique français n'est d'ailleurs situé sur un gisement). Il est mis en cause par la politique qui a abouti à liquider les bassins houillers qui seraient aujourd'hui si nécessaires. L'intérêt national c'est l'utilisation maximale et diversifiée des richesses de notre sol. Il lui rappelle qu'il est nécessaire et possible de développer le complexe, tant au point de

vue de l'activité industrielle que du nombre d'emplois, et ce sur la base de ses propres ressources en matières premières et pour ne s'en tenir qu'à la seule branche de la chimie; il est possible, immédiatement, de restructurer la gamme des divers sous-produits qui sortent de l'usine de Laeq pour aboutir à l'augmentation sensible d'éthylène et de benzène, produits de base de la pétrochimie; à partir de là, il est possible et nécessaire de mettre sur pied une production chimique très diversifiée; il est encore temps de développer la chimie du soufre; l'utilisation du gaz lui-même comme matière première chimique est aussi une source de diversification et de création d'emplois. L'état actuel des réserves du gisement de Laeq, les petites et moyennes découvertes possibles (exemple de Pécorade), les réserves d'huile asphaltiques de Granade, les possibilités techniques actuelles de forages super-profonds prouvent que l'avenir n'est pas celui d'un déclin inexorable. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour empêcher le démantèlement du complexe de Laeq et faire droit aux revendications légitimes de tous ceux qui veulent « vivre et travailler au pays » et qui refusent l'exode et le chômage qui résulteraient de la poursuite de l'évolution actuelle dans cette région.

Défense nationale (politique européenne de défense).

6851. — 5 octobre 1978. — **M. Antoine Porcu** attire l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur les propos tenus le 8 septembre 1978 à Washington par M. Vredeling, vice-président de la commission européenne, sur la nécessité pour la Communauté d'élaborer une politique européenne de défense. Il lui demande s'il entend : élever une vigoureuse protestation contre ces propos; réaffirmer que les questions de défense ne relèvent pas des compétences de la Communauté économique et agir pour faire respecter les compétences de l'Assemblée nationale devant laquelle le Gouvernement est responsable, seule habilitée en matière de décision d'une politique dépendante de défense de notre pays.

Sidérurgie (usines des forges de Guenouon (Saône-et-Loire)).

6852. — 5 octobre 1978. — **M. César Depietri** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur les conséquences qu'aurait le plan acier du Gouvernement, en particulier pour les forges françaises. Ainsi l'usine des forges de Guenouon (Saône-et-Loire) est approvisionnée en demi-produits (bobines brut inox et aciers ordinaires) à des conditions très avantageuses par Sollac et Solmer grâce à des accords et participations avec les groupes de Wendel et Ugine-Aciers. C'est une des raisons pour lesquelles l'entreprise bourguignonne est devenue une unité industrielle hautement compétitive sur les marchés mondiaux où 70 p. 100 de ses produits sont exportés. Cette entreprise, qui occupe plus de 3 000 salariés, serait entièrement asphyxiée si ces dispositions spéciales étaient remises en cause par le plan gouvernemental. En conséquence, il lui demande de lui faire connaître les intentions du Gouvernement en la matière.

Sidérurgie (usine de Moutiers (Isère)).

6853. — 5 octobre 1978. — **M. Louis Maisonnat** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur la décision de fermer l'usine sidérurgique de Moutiers appartenant à Ugine-Aciers, filiale à 100 p. 100 de PUK. La direction s'appuie sur le progrès technique et la concurrence étrangère pour tenter de justifier cette décision. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre : 1° pour contraindre PUK à investir dans l'usine de Moutiers dont la disparition entraînerait la ruine de plusieurs cantons de montagne; 2° qui importe le ferro-chrome surrafiné d'Afrique du Sud et quelles mesures douanières compte prendre le Gouvernement pour protéger le ferro-chrome français; 3° quelles mesures le Gouvernement compte prendre rapidement afin que se tienne la table ronde rassemblant la direction de PUK, les syndicats, les élus concernés et les pouvoirs publics afin de décider ensemble les modalités du maintien de l'usine.

SNCF (personnel : rames postales).

6855. — 5 octobre 1978. — **M. Roland Leroy** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur les problèmes posés par la décision de la direction générale de la SNCF de mettre en service des autorails équipés par un seul conducteur SNCF et un employé PTT, ce qui reviendrait à supprimer un poste d'agent SNCF par autorail. Il souligne que les cheminots et les postiers ont des responsabilités bien précises qui ne peuvent pas être confondues : les cheminots doivent veiller à la sécurité des trains alors que le convoyeur PTT doit assurer celle du courrier et des valeurs. De plus, une telle décision semble correspondre aux projets de la direction SNCF de supprimer 10 000 emplois d'ici à 1980. En conséquence, une telle mesure porte atteinte à la fois aux intérêts des usagers et à ceux des chemi-

nots eux-mêmes. Il lui demande de prendre toute disposition pour que la direction de la SNCF décide de conserver deux postes d'agent SNCF qualifiés dans toutes les rames postales. Il réitére son attachement à défendre le service public et son bon fonctionnement.

Oliviculture (Gard : olives de table Picholine).

6856. — 5 octobre 1978. — **M. Bernard Deschamps** expose à **M. le ministre de l'agriculture** la situation extrêmement grave dans laquelle se trouvent les producteurs gardois d'olives de table Picholine. Depuis 1971, les coopératives oléicoles du Gard commercialisent 300 tonnes de Picholine en moyenne, par an. Or l'année 1978 se termine avec des stocks anormalement élevés (un tiers des olives préparées). Cette situation découle de la concurrence des olives de qualité inférieure, importées à des prix dérisoires et ceci sans bénéfice pour les consommateurs. Cette situation est d'une telle gravité que la SICA qui regroupait l'ensemble des coopératives gardoises vient de suspendre ses activités. Cela est d'autant plus anormal que la culture de l'olivier a été encouragée par l'Etat et que les producteurs ont consenti de très grands efforts, y compris d'importants sacrifices afin de fournir aux consommateurs des produits qui font la renommée de notre département. Les oléiculteurs qui ont perçu des primes depuis 1956, sont obligés d'entretenir leurs plantations pendant vingt-cinq ans alors qu'ils sont aujourd'hui dans l'impossibilité de vendre leur récolte. Il lui demande donc les mesures qu'il compte prendre, et notamment s'il entend donner une suite favorable aux propositions justifiées de la profession.

Enseignants (académie de Bordeaux : maîtres auxiliaires).

6857. — 5 octobre 1978. — **M. Brunhes** demande à **M. le ministre de l'éducation** s'il trouve normal que M. le recteur de l'académie de Bordeaux, contrairement à l'attitude de l'ensemble de ses collègues des autres académies, persiste à refuser de réunir un groupe de travail, avec la participation des représentants du personnel, pour l'examen des questions relatives aux mutations, nominations et à l'avancement des maîtres auxiliaires, et ceci en dépit des recommandations répétées d'origine ministérielle; ait entrepris d'examiner les affectations des maîtres auxiliaires à compter du 13 septembre seulement, de sorte que des centaines d'heures d'enseignement n'ont pas été assurées pendant plusieurs jours, cependant que des maîtres auxiliaires étaient maintenus, sans raison, en situation de chômage; ce retard est tel qu'à la date du 27 septembre les affectations des maîtres auxiliaires bibliothécaires-documentalistes de dessin et arts plastiques, de musique et chant choral, de travaux manuels éducatifs n'étaient pas encore prononcées. Il lui demande ce qu'il compte faire pour que de telles situations, éminemment préjudiciables au fonctionnement du service public ne se reproduisent plus.

Sang (personnel des centres de transfusion).

6860. — 5 octobre 1978. — **M. Nicolas About** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur les problèmes que pose pour les personnels des centres de transfusion de Versailles l'absence de statut fixe. Le centre de Versailles est organisé selon les dispositions de la circulaire ministérielle de 1963 mais il applique en partie la convention privée à but non lucratif selon la loi de 1901, sauf pour le traitement, l'avancement et le recrutement. Le traitement est fixé par la circulaire de 1963, elle n'a pas été revalorisée depuis cette date. De plus ce personnel est contractuel, il n'existe pas de titularisation. M. Nicolas About demande à Mme le ministre de la santé et de la famille si elle envisage de donner un statut stable et définitif applicable à tous les centres, et le choix entre : 1° la convention de 1901 appliquée intégralement qui n'existe que pour les établissements de cure ou de postcure; 2° une intégration totale dans les cadres hospitaliers avec titularisation. Dans le cas où un statut définitif serait envisagé, M. Nicolas About demande à Mme le ministre de la santé et de la famille si elle envisage de faire bénéficier les personnels des centres de toutes les indemnités et avantages acquis et à venir du personnel hospitalier, car il existe actuellement un retard sur : 1° les trésors supplémentaires; 2° les indemnités de chef de bureau; 3° les indemnités des petites catégories (cadre D, notamment).

Etat civil (pièces justificatives).

6861. — 5 octobre 1978. — **M. Pierre Bas** signale à **M. le ministre de l'économie** qu'un mutilé de guerre s'est vu refuser comme justificatif de son identité sa carte d'invalidité de guerre 1939-1945. La banque lui a demandé sa carte nationale d'identité, son passeport ou son permis de conduire. Or, on peut être surpris qu'une pièce

établie pour toute la durée de la vie telle que le permis de conduire ait plus de valeur qu'une pièce délivrée par une autorité considérée comme sérieuse et vérifiée tous les cinq ans. Il lui demande si, dans un souci de simplification de la vie des Français, on ne pourrait pas suggérer aux banques une appréciation assez large des pièces d'identité susceptibles d'être considérées comme des justificatifs.

Société nationale des chemins de fer (places réservées).

6862. — 5 octobre 1978. — **M. Pierre Bas** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur la gravité de la suppression des places réservées aux handicapés, femmes enceintes, etc. dans certains trains. Cette suppression provoque à des catégories de voyageurs suffisamment éprouvés par la vie de la gêne, de l'inconfort et même, dans certains cas, de la souffrance, qui devraient être évités. Il lui demande donc de revenir sur cette mesure et de veiller à ce que l'en-semble des organismes de transport en commun, sous son contrôle, prévoit effectivement des places réservées aux mutilés et femmes enceintes.

Administration : nombre et complexité des formulaires.

6864. — 5 octobre 1978. — **M. Pierre Bas** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur le document intitulé : « Cotisation complémentaire de 0,1 p. 100 à la taxe d'apprentissage - Versement de 0,2 p. 100 au titre de la participation au financement de la formation professionnelle », n° 2485. Ces documents, qui sont à remplir par les comptables des entreprises déclarantes, ont pour but de préparer le paiement de la taxe d'apprentissage, en janvier, de 0,1 p. 100. Les entreprises vont payer un acompte, le 15 septembre, pour la formation professionnelle, de 0,2 p. 100 ; elles vont également payer un autre acompte pour le 15 septembre, mais il sera récupérable en mars sur l'état n° 2483. Il lui demande s'il est véritablement indispensable, pour des sommes qui ne sont pas, en définitive, considérables et dont l'Etat n'a pas un urgent besoin, de sonner une fois de plus dans la paperasse administrative, qui exaspère les assujettis pour des résultats qui ne sont pas essentiels. Autant il est raisonnable de faire payer des impôts normaux aux assujettis, autant il est abusif et générateur de dommages graves d'accabler les Français de production de papier sans intérêt majeur. Tout peut et doit être organisé autour de formulaires simples. Des efforts ont été faits par les commissions d'usagers pour diminuer le nombre de formulaires, mais l'action bienfaisante de ces comités va être détruite par le regain de ferveur bureaucratique qui semble animer certaines administrations en ce moment. **M. Pierre Bas** demande que l'on étudie le moyen de supprimer ces formulaires, au besoin par la simple adjonction d'une ligne ou deux lignes aux formulaires généraux et existants.

Politique extérieure : Liban.

6865. — 5 octobre 1978. — **M. Pierre Bas** appelle à nouveau l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur le génocide des chrétiens libanais. Il est évident que l'objectif de certaines puissances est l'écrasement de la République libanaise : soit son annexion, soit l'érection d'un Etat dirigé par les réfugiés palestiniens. Or, si le sort de ces derniers est particulièrement digne d'intérêt, il ne saurait être réglé, de toute évidence, par la disparition d'un peuple qui a rempli l'histoire de ses entreprises. Jusqu'à présent, l'action des autorités internationales, auxquelles la France a cru bon confier ses troupes, ne s'est pas exercée dans le sens de la sauvegarde de la chrétienté libanaise. Chaque jour on apprend de nouveaux massacres. A l'heure actuelle, il y a des centaines de morts, des milliers de blessés. Peut-on admettre que la France, qui a avec le Liban des liens millénaires, puisse rester insensible en se donnant bonne conscience par l'envoi d'une petite force de l'ONU ? On ne peut l'admettre, on ne le peut penser. Il est indispensable que, sur le plan international, notre pays prenne une offensive vigoureuse contre les mesures tendant à faire disparaître l'Etat libanais et n'hésite pas à prendre, en liaison avec les autres puissances intéressées par le maintien de la sauvegarde de toute la famille spirituelle libanaise, les mesures qu'impose la civilisation. Il lui demande ce qu'il entend faire à la suite de ces propositions, qu'il lui a fait tenir le 14 septembre 1978.

Transports en commun : bruit.

6866. — 5 octobre 1978. — **M. Pierre Bas** expose à **M. le ministre des transports** que l'humanité souffre à l'heure actuelle de la pollution par le bruit, entre autres. Est-il nécessaire que dans les transports publics réguliers l'on installe la radio ? On peut citer tout récemment l'installation dans les cars de la SCEFA, filiale de la SNCF, de postes diffuseurs de radio, cars qui, il est vrai, compor-

lent aussi des cendriers alors qu'il est interdit d'y fumer. Les anciens règlements prévoyaient que l'on n'ouvre les fenêtres des véhicules que lorsque tout le monde le réclamait ou tout au moins lorsque personne ne protestait. En matière de bruit, la situation est encore plus claire : il y a pratiquement toujours des personnes qui redoutent le bruit, car les Français en sont saturés dans leurs bureaux, dans leur travail et tout au long de la vie courante. Il lui demande s'il peut faire étudier à nouveau ce problème pour mettre un terme aux émissions de bruit dans les transports en commun.

Langue française (appels d'offres des communautés).

6867. — 6 octobre 1978. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** s'il estime normal que la commission des communautés européennes impose à certains industriels qui répondent aux appels d'offres des communautés l'usage exclusif de la langue anglaise. Il lui signale plus particulièrement le cas d'un appel d'offres lancé pour l'étude de l'harmonisation des langages informatiques des différents pays de la Communauté, où le fonctionnaire international chargé de collecter les différentes propositions des industriels, étant lui-même Français, doit répondre et écrire en anglais aux industriels français qui soumissionnent. Il lui demande s'il n'estime pas cette situation anormale, s'il compte protester auprès de la commission de Bruxelles de cet état de fait et quelles sont les mesures qu'il compte prendre pour assurer le respect de la langue française et son emploi dans les organisations internationales et éviter, en particulier, que l'informatisation se fasse uniquement en langue anglaise ; s'étonne, en toute hypothèse, de la passivité de notre diplomatie en face de cette offensive contre la langue et l'influence françaises.

Pensions de retraites civiles et militaires (calcul).

6868. — 6 octobre 1978. — **M. Claude Labbé** appelle l'attention de **M. le Premier ministre (Fonction publique)** sur les conditions, introduites par le décret n° 78-907 du 4 septembre 1978, dans lesquelles intervient le calcul, à compter du 1^{er} octobre 1978, des pensions des personnels civils et militaires de l'Etat. L'article 2 de l'article 2 du décret précité, ainsi que le barème B figurant en annexe II dudit décret, appliquent en effet, pour le calcul des pensions des retraités, un régime spécial pour les bases de détermination des pensions, régime distinct des bases servant à la rémunération des actifs. Ces nouvelles dispositions apparaissent en contradiction avec les articles L. 15 et L. 26 du code des pensions civiles et militaires qui prescrivent que les pensions de retraite sont calculées sur la base des traitements d'activité. Il lui fait observer que, s'il peut être admis que cette mesure ne va pas à l'encontre des intérêts des retraités du fait que les nouvelles bases intègrent une partie de l'indemnité de résidence, il est pour le moins curieux que le Gouvernement n'ait pas adopté la même procédure que celle appliquée jusqu'à présent, c'est-à-dire l'inclusion d'une fraction de l'indemnité de résidence dans le traitement des personnels en activité. Il apparaît peu souhaitable que des mesures d'ordre réglementaire soient prises à l'égard des retraités en leur donnant une base différente de celle que la loi a prescrite. Il est à craindre en effet que des dispositions s'écartant à ce point des règles législatives puissent s'avérer, dans l'avenir, défavorables aux retraités. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir apporter une modification au décret du 4 septembre 1978, de façon à ce que les pensions de retraite continuent à être calculées sur la base des traitements d'activité.

Politique extérieure (Liban).

6869. — 6 octobre 1978. — **M. Jean de Lipkowski** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** s'il nourrit vraiment l'illusion que le plan qu'il a proposé pour faire cesser les combats au Liban puisse être mis en œuvre. Ce plan est fondé en effet sur l'idée qu'une force constituée par des éléments de l'armée libanaise pourrait s'interposer entre les combattants et amener ainsi un cessez-le-feu permettant d'engager par la suite un dialogue entre les deux communautés. Malheureusement, ce plan est tout à fait irréalisable dès lors que la force armée libanaise dont parle **M. le ministre des affaires étrangères** n'existe pratiquement pas. Ce ne sont pas en effet quelques centaines d'hommes qui pourraient utilement s'interposer entre des forces représentées, d'une part, par quarante mille soldats syriens et, de l'autre, par quelques milliers de combattants chrétiens. Compte tenu de l'urgence extrême qu'il y a à faire cesser des combats qui prennent l'allure d'un génocide, la France ne saurait avancer des plans qui risquent de n'apparaître que comme un simple exercice diplomatique, dépourvu de tout effet pratique sur le terrain. Il lui demande s'il n'y aurait pas lieu de faire appel à la force d'intervention des Nations unies actuellement stationnée au Sud-Liban et qui pourrait beaucoup

mieux et plus rapidement qu'une armée libanaise pratiquement inexistante jouer ce rôle de force d'interposition entre les combattants. La France, qui préside actuellement le Conseil de sécurité, devrait donc saisir d'extrême urgence cette instance pour demander à celle-ci d'élargir la mission de la force d'intervention des Nations unies afin que celle-ci puisse s'interposer entre les combattants, obtenir un cessez-le-feu immédiat et aider à la restauration de la souveraineté libanaise.

*Assurances maladie-maternité
(cotisations des commerçants et artisans retraités).*

6870. — 6 octobre 1978. — **M. Jacques Plot** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur la loi d'orientation du commerce et de l'artisanat du 27 décembre 1973 qui prévoyait l'harmonisation du régime d'assurance maladie des travailleurs non salariés avec le régime général de sécurité sociale. Les dispositions de la loi précitée devaient permettre, au 1^{er} janvier 1978, l'exonération totale des cotisations d'assurance maladie dont sont redevables les artisans et commerçants retraités. Malgré la mise en place d'un système de décote qui permet à certaines catégories de retraités de bénéficier d'un dégrèvement du montant des cotisations, l'harmonisation souhaitée n'est toujours pas réalisée. En raison de l'inquiétude que cette situation soulève parmi les commerçants et artisans retraités, il lui demande dans quels délais il envisage l'application intégrale du principe défini dans la loi du 27 décembre 1976.

Enfants handicapés (mesures en faveur des parents).

6871. — 6 octobre 1978. — **M. Lucien Richard** rappelle à **Mme le ministre de la santé et de la famille** sa question écrite n° 2068 parue au *Journal officiel* (Débats AN, n° 35, du 26 mai 1978, p. 2084). Bien que cette question ait été posée il y a plus de quatre mois, elle n'a toujours pas obtenu de réponse. Comme il tient à connaître sa position au sujet du problème exposé, il lui renouvelle les termes de cette question et lui expose à nouveau que les parents d'enfants handicapés subissent indéniablement, tant sur le plan physique que sur le plan moral, une usure telle que la poursuite d'activités professionnelles jusqu'à l'âge normal de la retraite et même jusqu'à celui d'une retraite anticipée pour inaptitude au travail leur pose des problèmes particulièrement aigus. Il lui demande s'il ne lui paraît pas possible et équitable d'envisager, au bénéfice de ces parents durement éprouvés par la présence d'un enfant handicapé à leur foyer, une mesure analogue à celle permettant actuellement aux mères de famille ayant élevé un ou plusieurs enfants pendant au moins neuf années et jusqu'à leur seizième anniversaire de prétendre à une majoration de leur durée d'assurance égale à deux années supplémentaires par enfant. Il souhaite que, dans le cadre de l'action entreprise pour apporter une aide aux handicapés et à ceux qui en ont la charge, des études soient faites pour envisager un tel avantage à l'égard des parents ayant assuré l'éducation, à leur foyer, d'enfants handicapés.

Impôt sur le revenu (médecins : frais du groupe II).

6873. — 6 octobre 1978. — **M. Martial Taugourdeau** expose à **M. le ministre du budget** que, dans sa note du 4 mai 1965 (série CD n° 75, § 35), la direction générale des impôts cite, pour le calcul des frais du groupe II, un certain nombre de disciplines médicales permettant aux praticiens qui ont été qualifiés dans ces catégories d'être reconnus comme « spécialistes médicaux ». Depuis la parution de cette note d'autres spécialités médicales ont été créées par le Conseil national de l'ordre et reconnues comme telles par les organismes de sécurité sociale. Or, dans certains départements, les inspecteurs chargés de la fiscalité personnelle refusent de reconnaître ces nouvelles spécialités, s'en tenant strictement et littéralement à la note de 1965. Il lui demande si la direction générale des impôts envisage de procéder à une rectification du paragraphe 35 en étendant la liste à toutes les spécialités actuellement reconnues par le Conseil national de l'ordre des médecins et par la sécurité sociale. Dans un souci de simplification il pourrait d'ailleurs être indiqué que toutes les spécialités médicales officiellement reconnues par le Conseil national de l'ordre et par la sécurité sociale ou qui pourraient l'être dans l'avenir devraient être *ipso facto* par la direction générale des impôts et ses services départementaux.

*Enseignements
(organisation du tiers-temps et des 10 p. 100 pédagogiques).*

6874. — 6 octobre 1978. — **M. Pierre Weisenhorn** rappelle à **M. le ministre de l'éducation** l'intérêt qui s'attache au tiers-temps dans l'enseignement élémentaire et aux 10 p. 100 dans l'enseignement du second degré. Il souhaite que leur aménagement puisse tenir

compte de la vie familiale et des possibilités financières des parents en regrettant que certaines initiatives prises dans ce domaine imposent aux familles des sacrifices financiers excessifs et inopportuns. Il appelle son attention sur la nécessité de la pratique sportive à l'école, cette pratique devant être de trois heures d'activités sportives par semaine, en attendant la mise en place de cinq heures effectives de sport par semaine. Parallèlement, le développement des séances de natation dans l'horaire scolaire s'avère utile et devra s'accompagner des mesures prises sur le plan financier et sur le plan de la responsabilité dans l'organisation et la surveillance de ces séances, afin qu'elles se déroulent dans les meilleures conditions. Il souligne enfin l'intérêt évident de l'enseignement d'un allemand vivant dans les écoles élémentaires du fait, d'une part, que la connaissance de l'allemand constitue une nécessité pour les Alsaciens et, d'autre part, que l'approche d'une deuxième langue vivante constitue une richesse pour tous les enfants. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître la suite susceptible d'être réservée aux mesures ou aménagements précités.

*Education nationale
(transports, fournitures et constructions scolaires).*

6875. — 6 octobre 1978. — **M. Pierre Weisenhorn** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la nécessité d'accorder la gratuité réelle des transports scolaires en appliquant ceux-ci à l'ensemble des activités scolaires, c'est-à-dire également pour les élèves du second cycle et les apprentis. Il relève également l'urgence de la mise en pratique du principe de la gratuité de toutes les fournitures scolaires dans toutes les classes et à tous les degrés d'enseignement, en soulignant que les problèmes de fournitures scolaires appropriées peuvent être très utilement évoqués dans un esprit de concertation mutuelle dans les conseils d'établissement comprenant les représentants de parents d'élèves, les enseignants et la municipalité. Il lui fait observer enfin qu'il serait grandement souhaitable de revenir à un rythme plus soutenu en matière de programme de construction et d'accélérer parallèlement la construction de piscines et de gymnases. Il lui demande de lui faire connaître ses intentions quant à la réalisation des objectifs signalés ci-dessus.

Santé scolaire et universitaire (fonctionnement).

6876. — 6 octobre 1978. — **M. Pierre Weisenhorn** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les déficiences constatées dans le fonctionnement du service de l'hygiène et de la médecine scolaire. Il apparaît indispensable que soient réellement effectués les examens médicaux prévus par la loi, l'omission desdits examens s'avérant d'une exceptionnelle gravité pour l'ensemble des enfants lorsque le dépistage des déficiences physiques a pu échapper à la famille. Il lui demande en conséquence qu'en liaison avec son collègue le ministre de la santé et de la famille un système soit mis sur pied dans les meilleurs délais, permettant de répondre à l'ensemble de ces nécessités et d'assurer une prévention efficace suivant le vœu des familles.

Enseignement (amélioration des conditions d'enseignement).

6877. — 6 octobre 1978. — **M. Pierre Weisenhorn** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur l'importance d'une réduction, dans des délais aussi brefs que possible, des effectifs dans chaque classe, le nombre de vingt-cinq constituant un effectif maximum. Cette donnée doit être appuyée sur l'attribution de moyens suffisants en personnel et en matériel dans chaque établissement. Les difficultés provenant des absences imprévisibles et prolongées d'enseignants s'avèrent particulièrement préjudiciables à une scolarité profitable. Les solutions manquent encore trop souvent par ailleurs dans le cas d'absences prévisibles. Il s'avère indispensable que, dans l'une ou l'autre de ces éventualités, soit constitué un corps d'enseignants ayant une compétence pédagogique suffisante et un statut approprié permettant la mobilité. Il convient également que chaque élève reçoive un enseignement approprié à ses aptitudes et dont l'enseignement de soutien et d'approfondissement constitue une première approche. Des possibilités d'échanges de service entre enseignants d'un même établissement sont par ailleurs souhaitables pour permettre d'assurer une certaine spécialisation dont les élèves ne pourront que tirer bénéfice. A ce titre, il pourrait être envisagé subsidiairement la mise en place d'une équipe d'enseignants itinérants, notamment pour l'éducation physique et l'enseignement de l'allemand. Enfin la présence de psychologues dans tous les degrés de l'enseignement et dans les équipes pédagogiques est d'un intérêt incontestable. Il lui demande de lui faire connaître son opinion sur les possibilités de mise en œuvre des suggestions qu'il vient de lui exposer.

*Enseignement secondaire
(maîtres d'internat et surveillants d'externat).*

6878. — 6 octobre 1978. — **M. Bernard Derosier** fait part de son inquiétude à **M. le ministre de l'éducation** quant au projet annoncé de supprimer 17 000 postes de maîtres d'internat et de surveillants d'externat ainsi que de créer un corps d'adjoints d'éducation. Ces personnels, dont certains n'ont pas retrouvé de poste cette année, se voient ainsi menacés dans l'existence même de leurs fonctions et des garanties professionnelles qui y sont attachées. Il lui demande donc s'il envisage de revenir sur ce projet et de bien vouloir lui indiquer les dispositions qu'il compte prendre afin que cette catégorie, d'une part, bénéficie d'une réelle garantie de l'emploi et, d'autre part, soit assurée de pouvoir poursuivre des études dans les meilleures conditions.

*Enseignement secondaire
(conseillers et conseillers principaux d'éducation).*

6879. — 6 octobre 1978. — **M. Bernard Derosier** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation des conseillers et conseillers principaux d'éducation, dont le nombre est nettement insuffisant. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer les dispositions qu'il compte prendre afin que de nouveaux postes soient créés que les auxiliaires soient titularisés et qu'un service suffisant soit assuré.

Orientation scolaire et professionnelle (conseillers d'orientation).

6880. — 6 octobre 1978. — **M. Bernard Derosier** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation des conseillers d'orientation dont le nombre est nettement insuffisant. Ainsi, dans la seule académie de Lille, faudrait-il créer 170 postes pour respecter les prévisions du VII^e Plan. Il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer les dispositions qu'il compte prendre afin de créer de nouveaux postes et de garantir le maintien de leurs fonctions.

Enseignement (privé et public).

6881. — 6 octobre 1978. — **M. Louis Mexandeau** demande à **M. le ministre de l'éducation** de bien vouloir lui indiquer : 1^o les effectifs des élèves scolarisés à temps plein dans l'enseignement public, d'une part, dans l'enseignement privé, d'autre part, âgés respectivement de 14, 15, 16, 17 et 18 ans au 1^{er} janvier 1978 et au 1^{er} janvier 1979 respectivement, ainsi que les taux nationaux de scolarisation à ces divers âges et à ces deux dates ; 2^o mêmes données pour les jeunes scolarisés à temps partiel ; 3^o effectifs des élèves inscrits dans les centres de télé-enseignement de l'enseignement public, d'une part, ceux des centres de l'enseignement privé par correspondance, d'autre part, avec leur distribution par âge ; 4^o les taux départementaux de scolarisation à temps plein dans l'enseignement public et privé pour tous les âges de 15 ans à 17 ans au 1^{er} janvier 1978 et, si possible, au 1^{er} janvier 1979.

Enseignants (enseignement privé).

6882. — 6 octobre 1978. — **M. Louis Mexandeau** demande à **M. le ministre de l'éducation** de bien vouloir lui indiquer les niveaux de qualification (BEP, baccalauréat, licence, CAPES, agrégation...) des maîtres de l'enseignement privé pour l'année 1977-1978 suivant les rubriques : 1^o préscolaire et élémentaire ; 2^o niveau collège du 1^{er} cycle ; 3^o niveau second cycle ; 4^o enseignement technique court ; 5^o enseignement technique long.

Education physique et sportive (plan de relance).

6883. — 6 octobre 1978. — **M. Louis Mexandeau** appelle l'attention de **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** sur les conséquences néfastes qu'entraîne l'application du plan de relance de l'éducation physique et sportive pour certains établissements. Les centres d'éducation physique spécialisés sont privés de leurs enseignants, les services d'animation sportive et les services des sports des universités ne peuvent plus fonctionner faute de professeurs. De plus, les personnels concernés ont été avertis très tardivement de leur changement d'affectation, ce qui a entraîné de nombreuses perturbations dans les collèges et les lycées. Il lui demande en conséquence quelles mesures il entend prendre pour que ce plan de relance se traduise réellement par une augmentation du nombre de postes mis au concours, seul moyen de lutter contre le déficit de cet enseignement.

Prisonniers de guerre (centre du combattant).

6884. — 6 octobre 1978. — **M. Bernard Madrelle** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** sur la situation d'environ 35 000 prisonniers de guerre qui n'ont toujours pas obtenu, malgré les promesses, la carte du combattant, pour compter moins de quatre-vingt-dix jours de présence en unité combattante. Il lui demande s'il envisage de leur donner satisfaction et de concrétiser ainsi les promesses du précédent gouvernement.

SNCF (tarif réduit).

6885. — 6 octobre 1978. — **M. Gilbert Faure** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** de bien vouloir lui faire connaître s'il a été consulté et s'il a donné son accord pour que le bénéfice de tarification sociale soit limitée à la 2^e classe des voitures SNCF pour les réformés et pensionnés de guerre.

Déportés et internés (dispensaires).

6887. — 6 octobre 1978. — **M. Gérard Bapt** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur la situation qui est faite au dispensaire de l'association des déportés et internés, résistants et patriotes, situé 10, rue Leroux, à Paris (16^e). Il lui fait remarquer que ce dispensaire de médecine sociale sans but lucratif créé par l'association lors du retour des camps de concentration et répondant à un besoin indispensable à la santé des rescapés de la mort lente a rendu depuis lors et rend encore d'immenses services. Il constate que pour maintenir son existence, les déportés et internés ont consenti d'importants sacrifices financiers, tout particulièrement dans les dix dernières années en augmentation constante. Il souligne que dans la situation actuelle la fermeture du dispensaire ne pourra être évitée à court terme qu'aux conditions suivantes : a) revalorisation substantielle des lettres-clés ; b) suppression totale des abattements sur le prix des actes ; c) prise en charge par la sécurité sociale des frais administratifs occasionnés par l'application du tiers payant. Il lui demande donc quelles dispositions elle compte prendre pour donner le moyen de vivre à ce dispensaire dont la survie est ressentie par les anciens déportés et internés comme une absolue nécessité en raison de la qualité et de la spécificité des soins prodigués.

Impôt sur le revenu (personnes âgées).

6888. — 6 octobre 1978. — **M. Jacques Santrot** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur la situation des personnes âgées en maison de retraite. Il semble en effet anormal que ces personnes âgées, dont la pension suffit tout juste à acquitter le prix de journée, payent des impôts sur le revenu. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour remédier à cette situation.

Taxe sur les salaires (bureau d'aide sociale).

6889. — 6 octobre 1978. — **M. Jacques Santrot** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur l'assujettissement des bureaux d'aide sociale à la taxe sur les salaires. Dans le cas où les bureaux d'aide sociale sont gérés directement par une collectivité locale, les rémunérations versées au personnel sont exonérées de la taxe sur les salaires (loi n° 68-1043 du 29 novembre 1968, article 1^{er} (Ii-a)). Par contre, s'ils revêtent la forme d'établissements publics, ou sont gérés par de tels établissements, la taxe est due dans la mesure où ces établissements ne sont pas assujettis à la taxe sur la valeur ajoutée (JO, Débats AN, du 2 avril 1978, p. 1059). Ainsi, des établissements tels que les foyers-logements qui revêtent la forme d'établissements publics pour des raisons comptables évidentes se voient pénalisés. Il en est de même pour les maisons de retraite soumises à la taxe sur les salaires. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour remédier à cette situation anormale.

*Taxe foncière : exonération
(service de l'eau des districts urbains).*

6890. — 6 octobre 1978. — **M. Jacques Santrot** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur l'imposition relative à la taxe foncière des propriétés bâties appartenant au service de l'eau des districts urbains. Le montant croissant de ces impositions toujours payées par les districts vient grever chaque année le budget de ce service, cette dépense de fonctionnement entrant naturellement dans le décompte du prix de revient du mètre cube d'eau facturé aux usagers. Il lui demande s'il ne lui semble pas anormal que

les districts, ayant vocation pour la distribution d'eau et comparables aux syndicats de communes, ne puissent bénéficier des mêmes dispositions prévues par l'article 1382 du code général des impôts, à savoir l'exonération de cette taxe. Le problème se pose de la même façon pour le service de l'assainissement, redevable d'une lourde taxe.

Enseignement agricole (Loire-Atlantique).

6891. — 6 octobre 1978. — **M. François Autain** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les carences de l'enseignement agricole en Loire-Atlantique, l'un des rares départements français où, à l'exception d'un centre de formation horticole, il n'existe pas d'établissement agricole public. Cette situation a pour résultat d'accroître les disparités entre le secteur agricole et les autres secteurs de notre économie; elle diminue les chances des jeunes agriculteurs d'accéder à une formation professionnelle adaptée; elle pénalise les familles modestes qui ne peuvent ainsi envoyer leurs enfants dans l'établissement de leur choix. C'est pourquoi il lui demande : 1° les raisons de l'annulation par décret du 4 novembre 1977 d'un projet de lycée agricole en Loire-Atlantique; 2° les mesures qu'il compte prendre pour instaurer le libre choix et l'égalité des chances dans l'enseignement agricole public de Loire-Atlantique; 3° son compte notamment donner suite à la proposition du comité économique et social des pays de la Loire de créer dans la région nantaise un lycée agricole à option « Productions animales ».

*Éducation physique et sportive
(Le Vaudreuil [Eure] : collège Alphonse-Allais).*

6892. — 6 octobre 1978. — **M. Claude Michel** appelle l'attention de **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** sur la situation du collège Alphonse-Allais, au Vaudreuil. En effet, un seul enseignant d'éducation physique a été nommé dans ce collège qui compte plus de 400 élèves et dispose d'installations sportives supérieures à la moyenne qui resteront mal utilisées puisque aucune classe ne pourra bénéficier des trois heures d'EPS par semaine. Il lui demande donc quelles mesures il compte prendre pour que les élèves de cet établissement puissent disposer d'enseignants en nombre suffisant, pratiquer des activités physiques et au moins trois heures par semaine et utiliser leurs installations de qualité.

Successions (réglement).

6894. — 6 octobre 1978. — **M. Pierre Bas** demande à **M. le ministre de la justice** les mesures qu'il entend prendre afin de permettre le règlement dans les délais récents des successions qui, dans certaines provinces, semblent s'étendre pendant des délais considérables et dépassent même la décennie en règlement.

*Pensions de retraites civiles et militaires
(cumul avec d'autres pensions).*

6895. — 6 octobre 1978. — **M. Jacques Delong** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le problème du cumul d'une pension d'invalidité du régime général avec une pension militaire de retraite. Aux termes de l'article L. 384 du code de la sécurité sociale et de l'article 4 du décret n° 55-1657 du 16 décembre 1955 relatif à la coordination entre le régime général et les régimes spéciaux d'assurances sociales en ce qui concerne les prestations en cas de maladie, de maternité, d'invalidité et de décès, le total de la pension d'invalidité du régime général et de la pension du régime spécial ne peut, en aucun cas, excéder le salaire perçu par un travailleur valide de la catégorie professionnelle à laquelle appartenait l'intéressé. La pension d'invalidité du régime général est réduite à concurrence de l'excédent. En pratique, il arrive très souvent que les caisses du régime général réduisent ou même suppriment la pension d'invalidité qu'elles sont amenées à servir à des anciens militaires titulaires d'une pension militaire de retraite devenus invalides au cours de leur seconde carrière. Ces dispositions ont été prises afin que les assurés qui ont été toujours soumis au régime général ne soient pas défavorisés par rapport à ceux qui ont exercé successivement plusieurs activités relevant de régimes de sécurité sociale différents. En effet, les assurés affiliés au régime général ne peuvent cumuler une pension de vieillesse avec une pension d'invalidité puisque l'une se substitue à l'autre à l'âge de soixante ans, conformément au principe même de l'assurance invalidité qui, dans le régime général, a pour objet d'assurer des ressources minimales à l'intéressé. Cette situation, résultant de l'application des textes précités, ne semble pas très équitable à l'égard des anciens militaires titulaires d'une pension militaire de retraite qui, durant leur seconde carrière, cotisent au titre de l'assurance vieillesse comme les assurés affiliés

au régime général. Arguant de la spécificité de la pension militaire qui ne saurait, de par ses éléments constitutifs, être assimilée véritablement à une pension de vieillesse du régime général, il demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** s'il peut être envisagé une modification des dispositions de l'article L. 384 du code de la sécurité sociale et de l'article 4 du décret n° 55-1657 du 16 décembre 1955 à l'égard des anciens militaires titulaires d'une pension militaire de retraite devenus invalides au cours de leur seconde carrière.

*Réunion (personnels techniques des services extérieurs
de l'agriculture : frais de déplacement).*

6896. — 6 octobre 1978. — **M. Pierre Lagourgue** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la situation actuelle du personnel technique des services extérieurs du ministère en poste dans le département de la Réunion (Direction de l'agriculture, Direction de la qualité, répression des fraudes, contrôle de la qualité, circonscription phytosanitaire) qui doit effectuer, dans le cadre de sa mission de contrôle, de nombreux déplacements. Ce personnel vient d'être avisé récemment, que les crédits affectés au remboursement des frais de déplacement ont été considérablement réduits à tel point que seuls pourront être payés en 1978 les états concernant les mois de janvier à fin avril, soit 4 mois sur 12. Comme il n'est pas possible que ces ingénieurs, techniciens et agents soient pénalisés et ainsi privés des moyens d'exercer leur fonction normalement, il est demandé quelles sont les mesures que le Gouvernement compte prendre rapidement pour remédier à cette situation.

*Réunion (mouvements de capitaux entre ce département
et la métropole).*

6897. — 6 octobre 1978. — **M. Pierre Lagourgue** demande à **M. le ministre de l'intérieur (Départements et territoires d'outre-mer)** s'il peut lui communiquer le montant des mouvements de capitaux (transferts publics et privés) opérés de la Réunion vers la métropole et de la métropole vers la Réunion pour les années 1960, 1970 et 1975.

Transports maritimes (croisière).

6898. — 5 octobre 1978. — **M. Jean-Claude Gaudin** demande à **M. le ministre des transports** quelles sont les mesures que compte prendre le Gouvernement pour permettre la survie de la croisière maritime sous pavillon français. En effet, malgré un très bon taux de remplissage de ses navires et un accroissement constant de sa clientèle, la Nouvelle Compagnie de Paquebots (NCP) a mis en vente le car-ferry *Massalla*. En outre, cette compagnie se dispose à remplacer ses agents du service général par des ressortissants étrangers recrutés auprès d'offices spécialisés. Ces décisions menaçaient à terme la survie de la croisière sous pavillon français.

Impôt sur les sociétés (déduction des frais généraux).

6899. — 5 octobre 1978. — **M. Jacques Doufflaques** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur les conséquences que peuvent avoir certaines dispositions de la loi de finances du 29 décembre 1976. Parmi les dispositions de cette loi, figurait notamment une disposition prévoyant que si les frais généraux faisant l'objet de la déclaration annuelle nominative spécifiquement excédent de plus de 25 p. 100, en 1977, ceux de la moyenne de 1974 et 1975, l'excédent ne pourrait être déduit du résultat et constituerait donc un bénéfice imposable dans les conditions de droit commun. Ces mesures constituent une réelle pénalisation pour les entreprises qui ont réalisé une expansion rapide entre 1974 et 1977, notamment lorsqu'elles ont pu réaliser cette expansion par un recours massif à l'exportation impliquant des recherches de débouchés, donc un accroissement des frais généraux. Il paraîtrait donc logique que l'application de cette mesure puisse être soumise à une appréciation nuancée de la part des services fiscaux. Des instructions ont-elles été données en ce sens.

Personnes âgées (allocations de logement).

6900. — 5 octobre 1978. — **M. Maurice Liget** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le cas des personnes âgées admises dans un centre de cure en section « long séjour ». Le « long séjour » n'est en effet pris en compte que dans la limite d'un forfait de soins journaliers — le complément du prix de journée — que l'on pourrait appeler « forfait d'hébergement » restant intégralement à la charge du malade ou de l'aide sociale. Il faut souligner que la plupart des personnes âgées admises en long séjour

sont appelées à rester définitivement dans l'établissement et que le forfait hébergement représente pour elles ou pour l'aide sociale une lourde charge — plus élevée que les prix de journée payés par les pensionnaires de maison de retraite. Or, ces personnes ne peuvent prétendre actuellement à l'allocation logement qui est servie, par ailleurs, aux pensionnaires de maison de retraite. En effet, à la lecture de la circulaire relative « aux modalités d'organisation de moyen et long séjour » il apparaît que le centre de cure médicale a la nature d'un centre de soins exclusivement et la circulaire du 7 janvier 1975 stipule que ces établissements n'ouvrent pas droit à l'allocation de logement. Il pense qu'il existe en l'espèce une anomalie qui pénalise ces personnes âgées et lui demande donc d'étendre le champ d'application de l'allocation logement à caractère social.

Impôt sur le revenu (avantages en nature).

6901. — 5 octobre 1978. — M. Fernand Icart attire l'attention de M. le ministre du budget sur certaines difficultés relatives à la taxation en tant qu'avantages en nature de la valeur locative des appartements mis à la disposition de leur associé par les sociétés civiles immobilières. Souvent, ces sociétés sont constituées dans un simple but de gestion rationnelle d'un patrimoine familial et si leurs associés étaient directement propriétaires de leur logement au lieu d'en avoir la disposition par l'intermédiaire de la société civile immobilière, ils ne seraient évidemment pas soumis à l'impôt sur un revenu fictif. Au demeurant, une instruction du 27 janvier 1976 (BO, DGI, 5 DI 76) a reconnu qu'à compter du 1^{er} janvier 1976 la mise à la disposition d'un logement appartenant à une société civile immobilière au bénéfice de ses propres associés ne pouvait être considérée comme un revenu, cette interprétation ne constituant pas un adoucissement mais ayant pour objet de traduire une jurisprudence du Conseil d'Etat. Or, il semble que certains contrôleurs fiscaux aient tiré de cette instruction la conclusion *a contrario* qu'avant le 1^{er} janvier 1976 ces opérations constituaient des avantages en nature imposables et procèdent à des redressements sur les années 1972 à 1975. En conséquence, il lui demande de préciser : 1^o si la mise à la disposition d'un associé d'une société civile immobilière d'un logement constituant son habitation principale représente ou non un avantage en nature imposable ; 2^o si, en cas de réponse négative à cette première question, il ne convient pas de mettre un terme aux opérations de recouvrement sur la période 1972-1975.

Handicapés (carte d'invalidité « station debout pénible »).

6902. — 6 octobre 1978. — M. Alain Bennet demande à Mme le ministre de la santé et de la famille si, à l'occasion de l'élaboration des textes réglementaires (décrets, arrêtés, circulaires, etc.) qui seront pris pour l'application de l'article 47 de la loi n° 78-753 du 17 juillet 1978, il n'est pas envisagé de modifier les règles actuellement en vigueur pour l'attribution de la carte d'invalidité « station debout pénible ». Il arrive très souvent en effet que des personnes ayant été victimes d'accidents touchant les membres inférieurs peuvent par la suite reprendre une certaine activité. Leur état de santé général étant bon par ailleurs elles ne peuvent obtenir le taux de 80 p. 100 d'invalidité absolument indispensable pour obtenir, en l'état actuel de la réglementation, ladite carte d'invalidité. Malgré cela il n'en reste pas moins que les dites personnes marchent difficilement et la station debout leur devient très rapidement très pénible et très douloureuse. Il serait donc souhaitable pour la carte « station debout pénible », et uniquement pour elle, on envisage une réduction très sensible du pourcentage d'invalidité ou même la suppression pure et simple, la délivrance de ladite carte étant seulement soumise à une attestation médicale, confirmée par un expert, indiquant de façon très nette que pour le malade en cause la station debout est particulièrement pénible. En outre et sur un plan plus général, il conviendrait de donner des instructions aux services compétents, notamment à ceux des DDASS, pour que les expertises médicales soient confiées à des experts médicaux qui ne pratiquent pas la médecine, ce qui donnerait une autorité indiscutable à leurs conclusions.

Agents communaux (indemnités forfaitaires pour travaux supplémentaires).

6903. — 6 octobre 1978. — Par lettre en date du 29 août 1978, M. François Abadie avait attiré l'attention de M. le ministre de l'Intérieur sur le problème de la revalorisation des indemnités forfaitaires pour travaux supplémentaires allouées aux personnels communaux. Un projet d'arrêté soumis à certaines consultations devait envisager un relèvement du montant de ces indemnités. Il aimerait connaître l'avancement de cette affaire.

Prestations familiales (prêts aux jeunes ménages).

6904. — 6 octobre 1978. — M. Philippe Malaud appelle l'attention de Mme le ministre de la santé et de la famille sur les difficultés rencontrées par les jeunes ménages pour bénéficier de prêts au premier équipement. C'est ainsi que les dossiers déposés au mois d'août 1978 ne pourront être satisfaits par les caisses d'allocation familiales avant 1979. En effet, bien qu'il s'agisse d'une prestation légale depuis la loi n° 75-6 du 3 janvier 1975, ces prêts demeurent soumis au principe de la limite de 2 p. 100 des prestations familiales versées au cours de l'exercice précédent. Or les caisses ont épuisé depuis le début du mois de juin les crédits alloués en début d'année. Il lui demande si elle n'estime pas qu'il convient de prendre les mesures nécessaires pour permettre aux jeunes ménages de s'équiper, au moment où le déclin démographique est particulièrement préoccupant.

Stationnement illicite (véhicule immatriculé à l'étranger).

6906. — 6 octobre 1978. — M. Charles Deprez signale à M. le ministre de l'Intérieur qu'ayant demandé aux services de police de sanctionner un véhicule immatriculé à l'étranger empêchant, depuis plusieurs jours, l'accès et les livraisons à un établissement industriel, il lui a été signalé que l'ordonnateur chargé du suivi des contraventions n'était programmé que pour les véhicules immatriculés en France et que, par conséquent, toute verbalisation était inutile. Il demande si cette assertion est exacte et, compte tenu de l'importante fréquentation du quartier de La Défense par les véhicules étrangers à l'occasion des divers salons et manifestations qui s'y déroulent, quelles sont les mesures qu'il y a lieu de prendre pour dissuader ces véhicules d'entraver la circulation, notamment lorsqu'en raison de leur poids, ils ne peuvent être enlevés à la fourrière.

Hygiène (transport des denrées périssables).

6907. — 7 octobre 1978. — M. Alexandre Bolo appelle l'attention de M. le ministre de l'Agriculture sur les dispositions de l'arrêté interministériel du 1^{er} février 1974 concernant la réglementation des conditions d'hygiène relatives au transport des denrées périssables (JO, Lois et décrets du 20 mars 1974). Les dispositions de ce texte sont les suivantes : 1^o aménager spécialement les camions-magasins : a) isoler la cabine du conducteur pendant le déplacement et la vente ; b) revêtir les parois intérieures, y compris le plancher et le plafond, de matériaux résistant à la corrosion, imputrescibles et faciles à nettoyer, etc. ; 2^o réfrigérer la vitrine et la resserre d'entreposage par un dispositif thermique. Les commerçants non sédentaires qui vendent en des points fixes sur des marchés (dont l'activité est différente de celle des commerçants forains qui pratiquent la vente ambulante), tout en comprenant les raisons des dispositions en cause, considèrent qu'elles sont actuellement sur le plan technique difficiles à appliquer sur le marché. Il souhaiterait que : 1^o les voitures-boutiques affectées à la vente ambulante soient dissociées de celles affectées à la vente à un point fixe (marchés) ; 2^o les dispositions réglementaires de l'arrêté ne soient pas exigées tant que les marchés ne seront pas équipés de branchements électriques permettant de respecter les températures demandées ; 3^o la réfrigération de la resserre d'entreposage ne soit plus une obligation (la qualité et la fraîcheur ont toujours été respectées sur les marchés) ; 4^o en raison de ces obligations, il soit accordé à ces commerçants des prêts à taux bonifiés, comme cela existe déjà pour d'autres catégories professionnelles ; 5^o des dispositions spéciales soient accordées aux commerçants âgés qui ne peuvent supporter un investissement non récupérable à quelques années de la retraite. M. Alexandre Bolo demande à M. le ministre de l'Agriculture de bien vouloir, en accord avec ses collègues signataires de l'arrêté du 1^{er} février 1974, c'est-à-dire les ministres de l'Industrie et des transports, envisager un assouplissement des conditions fixées par l'arrêté interministériel du 1^{er} février 1974. Le caractère rigoureux de ce texte risque en effet d'entraîner une disparition, à brève échéance, d'une partie du commerce alimentaire sur les marchés. Son maintien sans modification ira à l'encontre d'une valorisation des marchés forains, lesquels constituent pourtant une forme de commerce qui joue un rôle important dans le circuit de distribution.

Déportés et internés (âge de la retraite).

6908. — 7 octobre 1978. — M. Gérard Chasseguet demande à Mme le ministre de la santé et de la famille si un décret doit être pris pour l'application, au titre du régime général de sécurité sociale, des dispositions de la loi n° 77-773 du 12 juillet 1977 tendant à l'abaissement de l'âge de la retraite pour les anciens déportés ou internés. Dans l'affirmative, il souhaite connaître les délais dans lesquels paraîtra ce décret.

Départements d'outre-mer (handicapés : allocations familiales).

6910. — 7 octobre 1978. — **M. Raymond Guillod** expose à **Mme le ministre de la santé et de la famille** que dans les DOM les prestataires de l'allocation d'adultes handicapés ne bénéficient pas encore des allocations familiales pour leurs enfants à charge. Le conseil d'administration de la caisse d'allocations familiales de la Guadeloupe s'est ému qu'une telle catégorie de prestataires ne bénéficie pas des allocations familiales et l'a rappelé à plusieurs reprises. Au cours de l'année 1977, le conseil général de la Guadeloupe a émis un vœu pour que soit mis un terme à cette discrimination que rien ne saurait justifier. **M. Raymond Guillod** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** s'il existe des raisons qui s'opposent à l'extension de ces avantages aux DOM et dans le cas contraire à quelle date ces prestations seront étendues à ces départements.

Départements d'outre-mer (protection sociale des travailleurs indépendants).

6911. — 7 octobre 1978. — **M. Raymond Guillod** expose à **Mme le ministre de la santé et de la famille** que la couverture sociale totale n'est pas encore étendue aux travailleurs indépendants de la Guadeloupe. En effet, seule l'assurance vieillesse est applicable aux commerçants et aux artisans, et on comprend la ferveur de ces derniers qui ne versent que difficilement leurs cotisations, protestant à leur manière contre la non-extension à leurs catégories professionnelles de l'assurance maladie et des prestations familiales. Il y a en effet une certaine logique de la part de ces commerçants et artisans qui cotisent actuellement à une caisse vieillesse pour des avantages à long terme et fort aléatoires quand les avantages immédiats qu'on peut tirer des prestations familiales ou de maladie leur sont refusés. Aussi, **M. Raymond Guillod** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** : 1° les raisons qui s'opposent à la sortie des textes étendant les dispositions accordant les prestations familiales et les avantages de l'assurance maladie aux départements des Antilles et de la Guyane ; 2° si elle ne pense pas qu'il serait judicieux de les faire entrer en application dès le 1^{er} janvier 1979 et dans les mêmes conditions que pour le département de la Réunion.

Impôt sur le revenu (bénéfices agricoles : étalement d'un revenu exceptionnel).

6913. — 7 octobre 1978. — **M. Marc Lauriol** expose à **M. le ministre du budget** que les bénéfices agricoles réels sont imposés selon des règles et des modalités adaptées aux contraintes et aux caractéristiques de la production agricole, en tenant compte notamment de l'irrégularité importante du revenu. Ainsi, une disposition du code général des impôts permet-elle aux agriculteurs de formuler, à l'appui de leur déclaration de résultats, une demande d'étalement d'un revenu exceptionnel (anciennes mesures), ou d'application du « quotient quinquennal » retenue en matière d'imposition des plus-values immobilières (art. 38 sexdecies J de l'annexe III du code général des impôts). Il lui demande de bien vouloir lui préciser si cette disposition trouverait également à s'appliquer lorsqu'un contribuable formulerait sa demande postérieurement à l'expiration du délai de déclaration de ses résultats, mais dans le délai légal de réclamation.

Electricité de France (Paris : alimentation en courant 127 volts).

6914. — 7 octobre 1978. — **M. Claude Martin** attire l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur la situation des usagers de l'EDF qui continuent à être alimentés en courant 127 volts. En effet, cette situation devient critique dans la mesure où, étant de moins en moins nombreux, puisqu'ils ne représentent que 9 p. 100 des abonnés basse tension, il est souvent difficile de s'approvisionner en lampes et appareils adaptés au voltage de leur compteur. En conséquence, il souhaiterait connaître avec précision les programmes EDF à Paris concernant les changements de tension au cours des prochaines années.

Prime de transport (majoration).

6915. — 7 octobre 1978. — **M. Claude Martin** demande à **M. le ministre de l'économie** si, à la suite de la hausse des tarifs des transports publics au cours des derniers mois, il n'est pas envisagé de majorer la prime de transport dont le taux est actuellement de vingt-trois francs. En effet, depuis le 1^{er} janvier 1970 la prime de transport n'a subi aucune modification malgré une augmentation de l'indice des prix de 100 à 194.

Groupements agricoles (fiscalité des GAEC créés avant le 1^{er} janvier 1971).

6916. — 7 octobre 1978. — **M. Jean-Louis Masson** rappelle à **M. le ministre du budget** qu'il est prévu que les GAEC sont soumis à l'agrément fiscal octroyé par une commission départementale afin de pouvoir bénéficier de la transparence fiscale. Cet agrément est en effet nécessaire pour permettre aux membres du GAEC d'être comptabilisés séparément pour le calcul du plafond maximum retenu pour être assujéti à l'imposition sur le bénéfice réel. Cette disposition ne s'applique qu'aux GAEC créés à compter du 1^{er} janvier 1971 et **M. Jean-Louis Masson** demande donc à **M. le ministre du budget** de bien vouloir préciser si *a contrario* on peut estimer que les GAEC créés antérieurement au 1^{er} janvier 1971 bénéficient automatiquement de la transparence fiscale sans qu'il soit besoin d'un agrément.

Assurance vieillesse (minimum vieillesse).

6917. — 7 octobre 1978. — **M. René Pailler** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur la situation des personnes âgées qui sont les plus atteintes par les difficultés économiques actuelles et par l'augmentation très rapide du coût de la vie. Il est évident que le premier devoir des citoyens et des pouvoirs publics à leur égard est de leur garantir un minimum de ressources qui leur assure une sécurité matérielle suffisante. Il paraît souhaitable que l'allocation de vieillesse actuellement versée aux personnes âgées soit progressivement portée à 70 p. 100 du SMIC et qu'elle soit ensuite indexée sur celui-ci. Ce pourcentage de 70 p. 100 correspond à la retraite à laquelle a droit un travailleur payé au SMIC. Le SMIC constituant le minimum auquel peut prétendre un actif, il est normal qu'une personne âgée puisse bénéficier d'une allocation vieillesse représentant 70 p. 100 de celui-ci. **M. René Pailler** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** si la proposition qui précède a déjà fait l'objet d'une étude. Il souhaiterait savoir dans quels délais il sera possible de la satisfaire.

Anciens combattants (hommes mobilisables rappelés en 1955 et ayant servi dans les unités territoriales).

6919. — 7 octobre 1978. — **M. Emmanuel Aubert** rappelle à **M. le ministre de la défense** que, lors des événements d'Algérie, la totalité des hommes mobilisables ont été rappelés en 1955 pour servir dans les unités territoriales. Ces formations avaient pour mission de décharger les unités militaires dans les villes et d'assurer également la protection des ouvrages d'art. Or, aucune unité combattante de ce type n'a été, jusqu'à présent, reconnue comme ouvrant droit, pour les personnes ayant figuré sur leur contrôle, à la qualité d'ancien combattant. Cette reconnaissance permettrait pourtant, et à juste titre, de faire bénéficier les intéressés des dispositions de la loi n° 73-105 du 21 novembre 1973 relative à la possibilité qu'ont les anciens combattants et les anciens prisonniers de guerre de prétendre à une pension de retraite anticipée à taux plein. Il lui demande s'il n'envisage pas, en conséquence, d'inclure les unités territoriales en cause parmi les formations ouvrant droit, pour les militaires y ayant servi pendant au moins quatre-vingt-dix jours, à la qualité d'ancien combattant.

Enseignement secondaire (lycée d'Épinay-sur-Seine (Seine-Saint-Denis)).

6921. — 7 octobre 1978. — **Mme Paulette Fost** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation du lycée d'Épinay-sur-Seine (93800). Depuis la rentrée, on relève dans l'établissement un certain nombre d'insuffisances dans diverses matières, préjudiciables à sa bonne marche et compromettant gravement l'année scolaire des élèves concernés. Les enseignants, les lycéens et leurs parents, légitimement inquiets, ont recensé tous les problèmes en suspens et avancé des propositions concrètes visant à leur apporter une solution positive. Ces propositions sont les suivantes : — assurer la totalité des heures d'enseignement général (il manque actuellement 53 h 30 qui se répartissent comme suit : 16 heures de français, 13 heures d'espagnol, 3 heures d'allemand, 4 h 30 d'histoire-géographie, 17 heures d'anglais ; les professeurs du lycée refusent, à bon droit, de faire celles-ci en heures supplémentaires, comme l'exige **M. le recteur de l'académie de Créteil**) ; — assurer à tous les élèves la pratique de l'éducation physique et sportive (8 classes en sont actuellement privées) ; — créer trois nouvelles classes (une seconde T4, une terminale D et une terminale G2) ; — rétablir les heures d'ONISEP ; — envisager la création des postes suivants : un professeur d'EPS, un bibliothécaire, deux agents de laboratoire, deux agents de service (un pour la cuisine, un pour le gardiennage), deux agents d'intendance ; — pourvoir les postes de : physique,

sciences naturelles, histoires-géographie, sciences techniques économiques. Par ailleurs, des crédits devraient être octroyés pour : — équiper la deuxième salle de sciences naturelles; — assurer la sécurité des salles de sciences et de la salle de projection; — aménager les locaux nécessaires pour abriter les classes à créer. Il convient également de prévoir, d'une part, l'accueil au lycée de tous les élèves du district scolaire cette année et, d'autre part, d'envisager la construction du lycée de Stains pour l'année scolaire 1979-1980, ce qui aurait pour avantage de réduire sensiblement l'effectif de celui d'Épinay-sur-Seine. En effet, prévu pour 1 120 élèves, ce lycée en compte 1 144 cette année, alors qu'il n'atteignait pas 1 000 l'an passé. Il s'ensuit une surcharge anormale des classes. En conséquence, elle lui demande quelles dispositions il compte prendre pour que ces propositions fassent l'objet d'une suite favorable.

Education physique et sportive (académie de Montpellier : associations sportives scolaires).

6922. — 7 octobre 1978. — **M. Paul Balmigère** informe **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs**, des conséquences, dans l'académie de Montpellier, à la rentrée 1978, de la diminution d'un tiers du taux d'encadrement par les professeurs d'éducation physique et sportive des associations sportives scolaires. Alors que la subvention moyennée versée à une association sportive permettait d'acheter dix ballons de football en 1960, elle ne permet plus d'en acheter que les deux tiers d'un en 1978. Les associations sportives scolaires et l'ASSU (35 000 licenciés dans l'académie) se voient ainsi porter un coup très grave. Il lui demande de revenir sur cette réduction, ce qui éviterait une nouvelle dégradation de la pratique sportive dans tous les domaines.

Education physique et sportive (professeurs adjoints).

6923. — 7 octobre 1978. — **M. Paul Balmigère** demande à **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs**, quelles mesures il compte prendre pour faciliter la promotion sociale des professeurs adjoints d'éducation physique et sportive qui souhaitent par leur travail accéder au corps des professeurs certifiés d'éducation physique et sportive (application du décret du 27 juin 1973 sur la formation professionnelle continue des fonctionnaires — titres I et II en particulier). Il souhaite savoir en outre quel est l'horaire de travail réglementaire d'un enseignant d'EPS (professeur certifié ou professeur adjoint) nommé sur un poste d'animation sportive (DBSS) et qui n'enseigne pas directement l'éducation physique et sportive; comment les heures de travail de nuit (après 22 heures) et celles de dimanche sont-elles décomptées (réunions, stages, manifestations diverses, etc.).

Education physique et sportive (académie de Montpellier : redéploiement des postes).

6924. — 7 octobre 1978. — **M. Paul Balmigère** informe **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs**, des conditions dans lesquelles s'est effectuée la rentrée scolaire et universitaire dans l'académie de Montpellier. Le redéploiement de 30 postes venant de trois secteurs : université, centre de rééducation physique, directions départementales de la jeunesse et des sports fait que tous ces secteurs sont, le jour de la rentrée, gravement touchés si ce n'est purement supprimés. A l'université, un tiers des postes sont supprimés, cela remet en cause le fonctionnement du service des sports, celui des installations et l'activité sportive des étudiants. Pour ce qui est des centres de rééducation, ce redéploiement signifie la suppression de la totalité des postes (sauf un à Carcassonne maintenu exceptionnellement), soit deux dans l'Aude, trois dans les Pyrénées-Orientales, deux dans le Gard. Les élèves dépités par la visite médicale scolaire devront suivre un traitement dans ces centres payants. Quant à la direction départementale de la jeunesse et des sports, dix-huit postes ont été redéployés, dont quatorze sont pris sur l'animation polyvalente en direction des clubs, des municipalités, des jeunes non scolarisés, du troisième âge. Il lui demande s'il envisage des dispositions pour éviter le démantèlement de ces secteurs de l'éducation physique et sportive.

Pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre (tous).

6925. — 7 octobre 1978. — **M. Maurice Nîlés** attire l'attention de **M. le ministre de la défense** sur l'évolution différente de l'indemnisation en matière d'accident du travail, selon que la victime bénéficie des dispositions du code de la sécurité sociale ou de celles du code d'invalidité militaire. Aux termes des dispositions du code de la sécurité sociale et plus spécialement de son article 452, la rente due aux victimes d'accident du travail est calculée sur un salaire

annuel qui ne peut être inférieur à 35 000 francs à la date du 1^{er} juillet 1978. Par suite, pour une incapacité permanente totale, le salarié le moins rétribué reçoit annuellement cette somme soit 2 916 francs par mois. Par contre, si un soldat du contingent est victime d'un accident en service, il relève à ce propos du code d'invalidité militaire. Le calcul actuel de sa pension s'il est atteint d'une incapacité totale sera calculé de la manière suivante : indice des pensions d'invalidité du 1^{er} janvier 1978 : 25 02 (25 02 × 1 000 = 25 020 francs) soit par mois : 2 085 francs. Sans qu'il soit juste de comparer la manière dont sont calculés les taux d'invalidité des deux régimes de protection sociale en question, il apparaît cependant que le jeune soldat percevra sa vie durant une indemnisation par trop inférieure à celle du salarié. Pourtant, si l'on considère le point de départ des deux législations (code de sécurité sociale et code d'invalidité de guerre) le salaire de base servant de référence aux deux liquidations d'accident du travail et en service commandé militaire étaient quasi égales. L'ordonnance de 1945 modifiée devenue l'article 113 du code de sécurité sociale fixe au 1^{er} septembre 1954 le salaire de base minimum pour les accidentés du travail à 276 000 francs anciens; l'article L. 8 bis, du code des pensions d'invalidité de guerre fixe le taux de l'indice au 1^{er} mai 1954 à 272 soit 272 × 1 000 = 272 000 AF. **M. Nîlés** demande à **M. le ministre de la défense** quelles sont les mesures envisagées pour remédier à cette situation et revaloriser ce taux d'indemnisation des accidents, blessures ou maladie en service des jeunes soldats.

Enseignement supérieur (Université de Picardie).

6926. — 7 octobre 1978. — **M. Maxime Gremetz** attire l'attention de **Mme le ministre des universités** sur les conséquences directes pour l'université de Picardie du décret du 26 septembre 1978 traitant des conditions de recrutement, d'emploi et de rémunération des personnels non titulaire, vacataire et assistant de l'enseignement supérieur. Menace immédiate de licenciement pour tous les vacataires et assistants des UER autres que sciences et mathématiques (c'est-à-dire droit, économie, lettres, langues, histoire, géographie, philosophie et sciences humaines, pharmacie, médecine), soit entre 150 et 200 enseignants, ce qui correspond à plus de 35 p. 100 de l'ensemble du corps enseignant à l'université de Picardie. Ces assistants et vacataires assuraient jusqu'à présent une part importante des cours magistraux. Or ils se voient expressément interdit de le faire. Dès cette année 67 p. 100 des cours magistraux ne pourraient plus être assurés sur l'ensemble de l'université. Le déficit est extrêmement important dans certaines UER, 84 p. 100 pour la philosophie, les sciences humaines et les langues, 83 p. 100 pour le droit, 81 p. 100 pour l'économie. Quant à l'institut d'art il est touché à 90 p. 100. Cet état de fait aboutira à court terme à la liquidation totale des seconds cycles dans les disciplines les plus touchées qu'il vient de citer. D'où un démantèlement de l'université de Picardie et le retour à un système de collèges universitaires de deuxième zone. La mise en chômage non seulement d'une partie importante des personnels enseignants mais aussi des personnels ATOS qui travaillent actuellement dans l'université et pour ceux restant, l'aggravation de leurs conditions de travail. Pour les jeunes Picards l'impossibilité de suivre des études supérieures dans de nombreuses disciplines. D'autres mesures prises pour la rentrée mettent en cause le bon fonctionnement de notre Université. Il s'agit de la suppression de : 1^o 2 020 heures complémentaires attribuées pour la préparation des concours de CAPES et d'agrégation; 2^o de trois postes sur sept en éducation physique. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir recevoir d'urgence l'ensemble des parlementaires communistes de la région de Picardie accompagnés d'une délégation composée d'universitaires, d'étudiants et de personnels de l'université de Picardie.

Entreprises industrielles et commerciales (Entreprise Vidal de Marseille (Bouches-du-Rhône)).

6927. — 7 octobre 1978. — **M. Marcel Tassy** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur la situation faite aux trente-huit travailleurs de l'entreprise Vidal, productrice de cuisinières de collectivités à l'usine de Marseille, 107, avenue des Cluses-Lavie. D'une part, vingt-cinq d'entre eux licenciés le 13 septembre 1978 pour cause économique n'ont encore perçu aucune des indemnités légales qui leur sont dues. D'autre part, les treize travailleurs maintenus dans l'usine, n'ont plus les moyens de réaliser les huit dernières commandes enregistrées, et ne perçoivent plus aucun salaire depuis le mois de juin dernier. Cette entreprise, pour mieux obéir aux lois capitalistes du profit, a changé quatre fois de mains depuis 1973. Sous couvert de transfert d'activité dans la Creuse, elle semble maintenant délibérément sacrifiée aux intérêts du SVS dont avec la SATAC et le SUJOL, elle fait partie et, avec elle, les travailleurs qu'elle emploie. Il lui demande quelles mesures concrètes seront prises pour que le personnel ne fasse pas, une fois de plus, les frais de cette opération financière et que l'intégralité de ses droits soit sauvegardée.

*Entreprises industrielles et commerciales
(restructuration de Saint-Gobain Industries).*

6928. — 7 octobre 1978. — **M. Roland Leroy** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur l'intention de la direction de Saint-Gobain-Pont-à-Mousson de procéder à l'éclatement de sa filiale Saint-Gobain Industries en quatre filiales du groupe. Cette opération vise à réduire les effectifs de travailleurs actuellement employés par Saint-Gobain. Par exemple, ce plan comprend, pour l'usine de Saint-Etienne-du-Rouvray, une diminution du nombre de travailleurs de 600 à 450 d'ici à 1980. Il souligne l'opposition des travailleurs à de tels projets, manifestée notamment par plusieurs mouvements de grève. Il lui demande de refuser à la direction de Saint-Gobain-Pont-à-Mousson l'accord gouvernemental sollicité pour la mise en pratique de ce démantèlement qui ne peut qu'avoir de graves conséquences sociales pour les familles concernées et accentuer la réduction du potentiel économique de la France.

*Enseignement préscolaire
(école maternelle de la rue de la Cour-des-Noues, Paris (20^e)).*

6930. — 7 octobre 1978. — **M. Lucien Villa** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la décision de fermeture d'une classe à l'école maternelle, 26, rue de la Cour-des-Noues, à Paris (20^e). Cette grave mesure injustifiée prise par le rectorat de Paris, suscite un profond mécontentement des parents qui occupent l'école et des enseignants, solidaires de cette action. Les arguments avancés par **M. l'inspecteur d'académie** pour justifier la fermeture de la classe est l'insuffisance des enseignants dont il dispose et la diminution des effectifs de cette école depuis deux ans. Or, actuellement, les effectifs sont de vingt-neuf élèves par classe et les inscriptions se poursuivent. D'autre part il est à signaler que cette école est fréquentée par de nombreux enfants de familles immigrées, représentant un sixième des élèves inscrits; dix-neuf d'entre eux, ne parlent pas le français. Ce qui exige de très grands efforts de la part des institutrices pour que tous les enfants soient placés dans les mêmes conditions d'enseignement et d'accueil. La suppression d'une classe aggraverait encore plus les difficultés et ne permettrait pas d'assurer l'égalité des chances; objectif que vous avez fixé à l'école maternelle et élémentaire. En conséquence il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que le rectorat de Paris annule la décision de fermeture de la classe et rétablisse le poste d'enseignant supprimé.

Etudiants (attribution d'une subvention à l'UNEF).

6931. — 7 octobre 1978. — **M. Pierre Zarka** attire l'attention de **Mme le ministre des universités** sur sa décision de ne verser aucune subvention d'Etat à l'UNEF et cela pour la troisième rentrée consécutive. Il s'étonne d'une telle décision la représentation de l'UNEF et le rôle quotidien qu'elle joue auprès des étudiants n'étant plus à démontrer (1 200 élus se réclament d'elle et représentent les étudiants dans toutes les instances universitaires). Seule l'UNEF est victime de cette mesure ce qui lui confirme un caractère fortement discriminatoire et constitue une grave attaque contre le droit syndical. Par ailleurs les subventions allouées n'ont aucun rapport avec la représentativité des organisations qui les reçoivent, une telle partialité dans l'utilisation des fonds publics est particulièrement inquiétante. Aussi il lui demande quelles mesures elle compte prendre pour mettre un terme à l'utilisation des deniers publics à des fins partisans et à l'atteinte au droit syndical qui en résulte.

Charbon (gazéification).

6932. — 7 octobre 1978. — **M. Joseph Legrand** attire de nouveau l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur la nécessité de développer les recherches sur la gazéification. Dans la dernière période, nous avons été alertés par la nouvelle dégradation de la situation des Charbonnages de France et de la production nationale de houille. Cette dégradation résulte de différents facteurs dont le moindre n'est pas l'effet, sur l'activité des cokeries, de la situation très grave qui résulte de la programmation au niveau européen, par l'intermédiaire du plan Davignon, d'une récession généralisée et d'une sous-utilisation des capacités de production sidérurgiques. Il y a un fossé entre les déclarations officielles, qui reconnaissent le rôle essentiel que le charbon doit jouer dans l'approvisionnement énergétique français et la faiblesse des moyens qui sont accordés pour une véritable relance de l'activité charbonnière en France. Ainsi dans un budget de recherche particulièrement équilibré, le Gouvernement prétend accorder une priorité à l'énergie et entre autres aux travaux sur le charbon. Dans le même temps on parle d'une récession accélérée dans les bassins, notamment dans le Nord-Pas-de-Calais. Jusqu'à présent les rares projets qui ont reçu un début

d'application concernant en définitive la mise en valeur de charbon d'importation. Plus personne ne nie que notre pays recèle, à grande profondeur, d'énormes gisements de houille inexploitées par les moyens classiques. C'est pourquoi, il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les dispositions que le Gouvernement entend prendre rapidement pour donner une impulsion décisive aux travaux concernant la gazéification souterraine du charbon à grande profondeur tant dans le cadre national, qu'en coopération avec d'autres pays. En effet d'une issue positive à ces travaux dépend la possibilité, pour notre pays, d'assurer dans les vingt ans qui viennent une part non négligeable de ses besoins en énergie.

Routes (route nationale 29 à Poix (Somme)).

6934. — 7 octobre 1978. — **M. Michel Couillet** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur les graves dangers de circulation routière que font courir à la population de Poix, commune de la Somme, les grands transports routiers qui doivent traverser l'agglomération. En effet, cette commune est située sur deux axes routiers très importants. La nationale 1 en provenance de Calais, Boulogne, Paris. La nationale 29 en provenance de Rouen vers Paris, ou vers Amiens. Ces transports routiers doivent aborder une descente très prononcée et de plus rendue encore plus dangereuse en raison des virages. De ce fait la population de Poix connaît chaque année des accidents graves, dont certains mortels, et vit dans une angoisse permanente. Récemment, elle a manifesté, un millier de personnes avec les élus, sa volonté que soit réalisée rapidement la déviation de la nationale 29. Ce qui permettrait aux gros transports routiers de contourner la ville de Poix en Picardie. Il lui demande ce qu'il compte faire à ce sujet et s'il pense autoriser rapidement le programme et les moyens financiers à cette indispensable déviation.

Politique extérieure (Liban).

6935. — 7 octobre 1978. — **M. Robert Montdargent** fait part à **M. le ministre des affaires étrangères** de l'inquiétude manifestée par le groupe communiste à l'Assemblée nationale devant le drame vécu par le peuple libanais, les réfugiés palestiniens et devant les massacres dont ils sont les victimes. Le conflit qui sévit dans le pays n'est pas dû à un affrontement entre chrétiens et musulmans, mais bien dans la volonté américaine et israélienne de refuser un règlement d'ensemble aux problèmes posés dans la région. Les décisions prises après la rencontre de Camp David visant, notamment à consacrer les annexions israéliennes tout en ignorant le fait national palestinien s'éloignent des solutions véritables à apporter aux conflits qui sévissent dans la région. A cet égard, une éventuelle intervention militaire de la France au Liban ne pourrait qu'envenimer une situation déjà très grave et ne servirait ni la cause de notre pays, ni celle de la paix. Aussi la seule issue pour mettre fin aux combats consiste à respecter les résolutions de l'ONU demandant le retrait par Israël des territoires occupés, une négociation impliquant la participation de l'OLP, la reconnaissance du droit au peuple palestinien à un territoire et à un Etat indépendant, le respect de la sécurité et de la souveraineté de tous les Etats de la région. Il lui demande quelles sont les initiatives que le Gouvernement compte prendre pour faciliter, dans ce esprit, le retour à la paix au Liban.

Postes et télécommunications (personnel : travail à mi-temps).

6936. — 7 octobre 1978. — **M. Parfait Jans** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux postes et télécommunications** sur les difficultés que rencontrent certains fonctionnaires de ses services pour bénéficier du régime du travail à mi-temps instauré par la loi du 19 juin 1970 et modifié par le décret n° 75-1229 du 23 décembre 1975. Cette législation reconnaît aux fonctionnaires la possibilité de demander à exercer leurs fonctions à mi-temps, notamment pour élever un ou plusieurs enfants à charge de moins de 16 ans et, dans ce cas, cette autorisation leur est en principe accordée à moins que d'impératives raisons de service ne s'y opposent. Or, la notion de « nécessité de fonctionnement du service », si elle constitue en effet un impératif déterminant, semble être cependant appréciée de façon fort différente lorsqu'il s'agit du personnel d'encadrement. Ainsi, un élève inspecteur souhaitant élever son enfant s'est vu refuser l'autorisation d'assurer son service à mi-temps en raison des fonctions d'encadrement qu'il assume, alors que bon nombre de ses collègues femmes, inspecteurs comme lui et ayant donc les mêmes responsabilités au niveau de l'encadrement, ont obtenu satisfaction sans problème pour une raison familiale identique. Il paraît surprenant que l'on refuse aux cadres masculins le bénéfice d'une mesure qu'on accorde aux cadres féminins et force est de reconnaître qu'une telle position peut donner lieu à bien des interprétations. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que l'application des textes régissant le régime du travail à mi-temps aux P et T ne soit pas source de discrimination dans une même catégorie d'agents.

Enseignement préscolaire et élémentaire (Revin [Ardennes] : groupe scolaire primaire de La Bouverie).

6937. — 7 octobre 1978. — **M. René Visse** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les conditions dans lesquelles est prononcée la fermeture d'une classe du groupe scolaire primaire de La Bouverie, niveau II, à Revin, dans les Ardennes. En invoquant des raisons pédagogiques, l'administration de l'éducation nationale a procédé récemment à une nouvelle répartition des deux écoles primaires existantes, en deux nouvelles écoles : une école de niveau I groupant CP et CE 1 ; une école de niveau II groupant CE 2, CM 1, CM 2. Les parents d'élèves constatent que la fermeture d'une classe par application de la « grille Guichard » n'aurait pu se faire sans cette modification. Cette décision, dont ils redoutent les conséquences pour leurs enfants, leur paraît donc injustifiée. Se référant aux moyens promis par le ministère de l'éducation, ils demandent le maintien de la classe concernée. En conséquence, il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour donner satisfaction à la revendication formulée par les parents d'élèves.

Emploi (Charleville-Mézières [Ardennes] : imprimerie Anciaux).

6938. — 7 octobre 1978. — **M. René Visse** appelle l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur la procédure de licenciement engagée par la direction de l'imprimerie Anciaux, à Charleville-Mézières (Ardennes), à l'encontre de cinq de ses salariés. Alors que la convention collective nationale pour le personnel des imprimeries de labour et des industries graphiques, dans son additif du 24 mars 1970, article 11, stipule : « La consultation des délégués du personnel doit comporter toutes informations permettant une discussion dans le but de rechercher les solutions susceptibles de supprimer ou d'atténuer les inconvénients des éventuelles compressions d'effectifs, notamment par l'institution de préretraite et la réduction de la durée du travail », la direction de l'entreprise, lors de la réunion du 28 septembre 1978 de la commission régionale de conciliation, a fait connaître son refus de prendre en considération les recommandations de ladite convention. En conséquence, il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour assurer le respect et l'application de la convention collective qui permettrait, dans le cas présent, d'éviter les cinq licenciements envisagés.

Emploi (Villeneuve-la-Garenne [Hauts-de-Seine] : établissement du groupe Davum).

6939. — 7 octobre 1978. — **M. Jacques Brunhes** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur la situation des établissements de la Compagnie Davum, à Villeneuve-la-Garenne. Ce groupe, qui employait plus de 1 300 personnes en 1974 et n'en compte plus aujourd'hui que 860, est actuellement menacé par la restructuration de l'entreprise, le rachat ou la prise de participation des branches par différentes sociétés, et donc à terme la disparition de l'établissement et la vente du terrain de Villeneuve-la-Garenne. Il demande à **M. le ministre** s'il peut confirmer ces menaces. Dans une telle hypothèse, il demande à **M. le ministre** quelles dispositions il compte prendre pour empêcher le démantèlement de cette compagnie dont l'implantation revêt une grande importance dans la région.

Enseignement secondaire (Hauts-de-Seine).

6940. — 7 octobre 1978. — **M. Jacques Brunhes** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation particulièrement préoccupante de très nombreux collèges du département des Hauts-de-Seine. En effet, les budgets de ces établissements subissent les effets conjugués des faibles subventions de l'Etat et des hausses de prix qui se répercutent sur toutes les dépenses de fonctionnement. Certains de ces établissements ne pourront faire face à leurs obligations et couvrir les dépenses élémentaires de fonctionnement. En conséquence, Jacques Brunhes demande à **M. le ministre** les mesures urgentes qu'il compte prendre pour que soit assurée dans les collèges des Hauts-de-Seine une gestion qui assure la qualité du service et la qualité de l'enseignement.

Pensions de retraites civiles et militaires (intégration des points d'indemnité de résidence dans le traitement de base).

6941. — 7 octobre 1978. — **M. Maurice Nilès** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** sur le décret n° 78-907 du 4 septembre 1978 et portant majoration des traitements des personnels civils et militaires de l'Etat à compter du 1^{er} septembre 1978. Ce décret, dans son article 2, fait apparaître une différence en ce qui concerne le traitement annuel servant de base à l'indice 100, entre les actifs et les retraités. En effet, le traitement

annuel est passé à 13 203 francs pour le personnel actif et à 13 392 francs pour les retraités, soit environ 1,50 p. 100 d'écart. **M. Nilès** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** si ce décret qui fait apparaître une différence entre actifs et retraités ne risque pas d'entraîner la privation, pour les bénéficiaires du code des pensions civiles et militaires de retraite, de l'intégration de points d'indemnité de résidence dans le traitement des fonctionnaires.

Scieries (Vosges).

6942. — 7 octobre 1978. — **M. Georges Marchais** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur la législation en vigueur pour les travailleurs du bois dans les Vosges. Ces travailleurs appartiennent à trois catégories : meubles et sièges, mécanique du bois, scieries. L'ensemble comprend 9 427 salariés pour 121 établissements de plus de dix salariés. Les deux premières catégories relèvent de l'industrie du bois, la troisième (scieries) dépend (au moins en partie) de l'agriculture et, de ce fait, ne bénéficie pas automatiquement des accords signés avec les deux autres catégories (meubles et sièges, mécanique du bois) ; et les employeurs de scierie ne sont nullement tenus de les appliquer. **M. Georges Marchais** demande à **M. le ministre du travail** : 1° quel est le nombre de salariés et d'entreprises (scieries) qui ne sont pas régis par les conventions signées dans l'industrie du bois ; 2° si ces établissements relèvent tous du ministre de l'agriculture, totalement ou en partie ; 3° à quelles conventions sont soumises leur activité et leurs conditions de travail et de rémunération ; 4° quels salaires perçoivent-ils. Sur la base de ces réponses, et s'il se confirme que les travailleurs des scieries pâtissent de conditions de travail et de salaire inférieures à celles des autres travailleurs du bois, **M. Georges Marchais**, considérant qu'il y a là une injustice évidente et une inégalité injustifiable, demande à **M. le ministre du travail** de prendre les dispositions nécessaires pour intégrer rapidement dans l'industrie du bois l'ensemble des travailleurs qui, de fait sinon de droit, à l'heure actuelle, en sont abusivement écartés.

Travailleurs handicapés (Société Peugeot-Mulhouse [Haut-Rhin]).

6943. — 7 octobre 1978. — **M. Georges Marchais** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur la non-application des prescriptions du code du travail en faveur des travailleurs handicapés dont est responsable la Société Peugeot-Mulhouse. Il porte à la connaissance de **Mme le ministre** notamment les faits suivants : 1° L'article L. 323-19 (code du travail, 2^e section, chap. 3), modifié par décret n° 75-1326 du 5 mai 1975, fixe à 10 p. 100 le taux d'emplois à réserver aux travailleurs handicapés. Or, sur 14 150 salariés de cette firme, on ne compte que 375 handicapés, soit un déficit de 1 040 postes, déficit d'autant plus injustifiable que la société est en expansion et prévoit 800 embauches d'ici le début de l'année 1979. (A ce sujet Peugeot prétend d'ailleurs avoir quelque difficulté à trouver ces 800 salariés, chose étrange quand on sait qu'il y a près de 25 000 chômeurs en Alsace, mais plus explicable lorsqu'il est notoire que les critères d'embauche de Peugeot ne sont pas strictement fondés sur la qualification professionnelle, cette parenthèse n'étant pas hors du sujet qui motive cette question écrite.) ; 2° la loi n° 75-534 (30 juin 1975) prévoit une exonération partielle fixée en Conseil d'Etat en cas de sous-traitances diverses. **M. Georges Marchais** estime qu'elle ne peut atteindre le chiffre de 1 040 postes, la direction Peugeot reconnaissant 3 000 travailleurs sous-traitants dont on ne peut concevoir qu'ils comprennent 30 p. 100 d'handicapés. Quant à la Cotorep du Haut-Rhin, elle n'a pas chiffré l'exonération des postes concernant Peugeot-Mulhouse et on est en droit de s'interroger sur les vraies raisons d'une pareille carence ; 3° l'article L. 323-28 stipule que l'employeur qui ne déclare pas une vacance d'emploi ou procède à l'embauche directe d'un demandeur autre qu'un travailleur handicapé contrevient aux dispositions légales. L'exécution des dispositions prises par l'inspecteur du travail ou par la Cotorep entraîne une redevance par jour ouvrable, fixée à trois fois le SMIC par bénéficiaire manquant. Compte tenu du déficit important du nombre de postes handicapés qui avoisine vraisemblablement le millier, Peugeot-Mulhouse échappe donc à une redevance d'environ 25 millions de centimes par jour à partir de la date où l'infraction est constatée par l'inspection du travail, en l'occurrence début juin. **M. Georges Marchais** est donc conduit dans ces conditions à dénoncer de nombreuses infractions au code du travail se rapportant aux handicapés, de la part de Peugeot-Mulhouse, à déduire que cette entreprise échappe à des redevances importantes du fait du non-respect des prescriptions légales, mais aussi à s'étonner de l'absence de réaction et d'initiatives de la part de la préfecture du Haut-Rhin, de la direction du travail et de la Cotorep. En conséquence, il demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** de prescrire une enquête sérieuse, complète, exacte et approfondie sur l'ensemble des problèmes abordés dans la présente question écrite et d'en rendre publics les démarches et les résultats. Il en informe **M. le ministre du travail et de la participation** et lui demande de concourir à une telle enquête.

Circulation routière (dépistage préventif de l'alcoolémie).

6945. — 7 octobre 1978. — **M. Alain Hautecœur** attire l'attention de **M. le ministre de la justice** sur la circulaire parue au *Journal officiel* du 3 août 1978 et relative à l'application de la loi du 12 juillet 1978 tendant à prévenir la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique. Il lui fait observer que cette circulaire prévoit que le procureur de la République pourra, si certaines sujétions locales l'imposent et si le préfet ainsi que les autorités de police et de gendarmerie partagent son point de vue, prescrire des opérations de dépistage excluant la prise de sang et se limitant à l'injonction de s'abstenir de conduire et à l'immobilisation éventuelle du véhicule dans le cas où le dépistage n'apparaîtrait que très légèrement positif. Or, cette faculté ouverte au parquet apparaît en contradiction formelle avec l'article L. 3 du code de la route qui dispose expressément dans son alinéa 3 que lorsque les épreuves de dépistage permettront de présumer l'existence d'un état alcoolique, les officiers ou agents de la police administrative feront procéder aux vérifications destinées à établir la preuve de l'état alcoolique, c'est-à-dire le plus couramment à une analyse sanguine. En outre, elle va à l'encontre de la volonté du législateur qui a souhaité entourer ces opérations du maximum de garanties, notamment en faisant effectuer un double contrôle de l'état alcoolique du conducteur. C'est pourquoi il lui demande comment il justifie son interprétation de la loi du 12 juillet 1978 et quelles mesures il compte prendre pour mettre sa circulaire d'application en harmonie avec le texte voté par le Parlement.

Calamités agricoles (indemnisation).

6946. — 7 octobre 1978. — **M. Alain Hautecœur** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les inconvénients actuels du régime des calamités agricoles. Il apparaît, en effet, d'une part, que malgré la réforme intervenue en 1976, une période voisine d'un an s'écoule entre la calamité et le paiement des indemnités. D'autre part, la méthode de calcul de la perte subie présente l'inconvénient, dans le cas où il s'est produit exceptionnellement plus de deux sinistres au cours de la période de référence, de ne pas refléter la véritable situation de l'exploitation. Et de plus, les agriculteurs ayant été victimes d'un sinistre grêle au cours des années en référence sont pénalisés. Il lui rappelle que le groupe du parti socialiste à l'Assemblée nationale a déposé une proposition de loi visant à trouver des solutions concrètes aux problèmes rencontrés par les exploitants agricoles dans ce domaine. Il lui demande, en conséquence, si le Gouvernement entend promouvoir une nouvelle procédure permettant de prendre en compte les sinistres grêles, une période plus longue de référence et un règlement plus rapide des sinistres.

Finances locales (dépenses d'aide sociale).

6947. — 7 octobre 1978. — **M. Jacques Huygues des Etages** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur les charges croissantes qui sont imposées aux collectivités locales au titre des dépenses d'aide sociale. Il lui fait observer en effet que depuis quelques années les départements et les communes ont constaté une relative stabilité de la progression des dépenses de groupes I et II alors que c'était une forte augmentation qui marquait l'évolution des dépenses du groupe III. Dans ces conditions il lui demande de bien vouloir lui faire connaître : 1^o Pour la période 1970-1977 quel a été pour chaque année le montant des charges d'aide sociale imposé respectivement à l'Etat aux départements et aux communes dans l'ensemble de la France et par département et quel a été année par année le taux de progression des charges de chacun des groupes ; 2^o Quels sont les motifs exacts de la distorsion marquant la progression des dépenses des groupes I et II et de celles du groupe III ; 3^o Quelles ont été les dépenses qui ont été rajoutées depuis le 1^{er} janvier 1972 dans le groupe III et qui ne résultent pas expressément d'une disposition législative.

Enseignants (vacataires et assistants).

6948. — 7 octobre 1978. — **M. Bernard Derosier** fait part de son inquiétude à **Mme le ministre des universités**, à la suite de la parution du décret, en date du 20 septembre 1978, qui fait peser sur les vacataires et tous les assistants de lettres, sciences humaines, droit et sciences économiques, la menace d'un licenciement immédiat. Par ailleurs, en multipliant considérablement le service des assistants non titulaires, il prive ces derniers de toute possibilité de recherche. En conséquence, **M. Bernard Derosier** demande à **Mme le ministre** de revenir sur ce décret et de bien

vouloir lui indiquer les dispositions qu'elle compte prendre, afin que les personnels non titulaires des universités puissent, d'une part bénéficier d'une réelle garantie de l'emploi, et d'autre part, mener leur recherche dans les meilleures conditions.

Réunion liaisons aériennes avec la métropole.

6949. — 7 octobre 1978. — **M. François Autain** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur (Départements et territoires d'outre-mer)** sur les tarifs particulièrement élevés des transports aériens qui ne permettent pas aux nombreux Réunionnais travaillant en métropole de retourner voir régulièrement leur famille. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que soient établis sur ces liaisons des tarifs beaucoup plus abordables pour l'ensemble des habitants de la Réunion résidant en métropole.

Office national de la chasse (gardes-chasse).

6950. — 7 octobre 1978. — **M. Roger Duroure** attire l'attention de **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** sur la situation dans laquelle se trouvent actuellement les 1 800 gardes-chasse de l'office national de la chasse en raison des résistances diverses à l'application de la loi du 14 mai 1975 et du décret n° 77-898 du 2 août 1977 portant statut de ces agents. Il lui rappelle que le corps des gardes-chasse compose, en réalité, une véritable « gendarmerie nationale de la nature » dont les tâches et les responsabilités se sont accrues au fur et à mesure que les pouvoirs publics prenaient conscience de la nécessité de préserver l'environnement. A leurs fonctions traditionnelles en matière de chasse et de garderie se sont ajoutées diverses actions qu'il leur faut mener dans le cadre de la protection de la nature, ce qui nécessite de leur en donner les moyens. Il lui demande donc quelles mesures il compte prendre pour remédier à cette situation et s'il n'envisage pas de recourir à une modification de l'article 384 du code rural qui placerait tous les gardes commissionnés sous l'autorité exclusive du directeur de l'office national de la chasse ce qui permettrait l'harmonisation définitive de ce statut et mettrait fin à toutes les interprétations actuelles qui se développent dans nombre de départements au détriment du bon fonctionnement de ce service ?

Agriculture (recherche agronomique).

6952. — 7 octobre 1978. — **M. Henri Michel** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture** que deux instances de concertation permettent à la recherche agronomique de prendre en compte, dans l'établissement de ses programmes, les besoins prioritaires des agriculteurs : le conseil supérieur de la recherche agronomique (décret de 1964) et la commission des investissements intellectuels (CII) (arrêté de 1974). Il lui demande : 1^o pour quelle raison le CSRA n'a pas été réuni depuis 1974, et n'a pu, de ce fait, se faire l'interprète des soucis des agriculteurs auprès de l'INRA ; 2^o combien de fois la CII a été réunie et quelles ont été les conclusions de ses travaux ; 3^o où en sont les résultats des recherches de l'INRA sur le séchage des fruits, le sucre de raisin et l'utilisation des mouls concentrés.

Impôts locaux (exonération).

6953. — 7 octobre 1978. — **M. Jacques Lavedrine**, reprenant les termes d'une question écrite posée le 17 novembre 1977 par **M. Joseph Planeix**, député, à laquelle il n'a jamais été répondu et qui est devenue caduque à la fin de la dernière législature, appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur la situation d'une personne invalide de seconde catégorie qui perçoit une pension de 450 francs par mois et dont le mari dispose d'un salaire modeste, de sorte que le ménage n'est pas imposable sur le revenu. Il lui fait observer que les intéressés sont toutefois assujettis aux impôts locaux alors que, si la situation était inversée et si le chef de famille était invalide, aucun impôt local ne leur serait réclamé. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître son opinion sur cette différence de traitement et quelles mesures il compte prendre pour y remédier.

Viticulture (Charente: appellation « Petite champagne »).

6954. — 7 octobre 1978. — **M. Jean-Michel Beucheron** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la situation des viticulteurs de la Charente, plus précisément de la région de Blanzac. En avril 1969 une requête a été déposée auprès de l'institut national des appellations d'origine pour la réhabilitation de l'appellation dite « Petite champagne », pour la région de Blanzac. Il lui demande pourquoi l'institut n'a pas statué sur ce dossier, et lui rappelle que les viticulteurs de cette région sont durement touchés par cette injustice. En effet, les alcools produits ne sont

pas rtribués à leur juste valeur et ce, malgré une qualité égale aux régions de « Fine champagne ». En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre fin à une situation qui a de lourdes conséquences sur le revenu de ces viticulteurs.

Impôt sur le revenu (inventoriste en pharmacie).

6955. — 7 octobre 1978. — **M. Raymond Forni** demande à **M. le ministre du budget** les raisons pour lesquelles la profession d'inventoriste en pharmacie n'est pas incluse dans la liste des professions pouvant bénéficier de l'abattement fiscal de 20 p. 100 dans la mesure où elle adhère à un centre de gestion agréé.

Radiodiffusion et télévision (propagande en faveur du don du sang).

6956. — 7 octobre 1978. — **M. Jacques Mellick** appelle l'attention de **M. le ministre de la culture et de la communication** sur les problèmes que connaissent actuellement les donneurs de sang en matière d'information. Les intéressés, qui donnent bénévolement leur temps et leur argent pour assurer la propagande nécessaire à leur action, ne peuvent bénéficier d'une heure d'antenne à la télévision, à moins de la payer au tarif élevé en vigueur. Une telle situation est inadmissible, alors que l'intérêt général est concerné et que les besoins en la nature sont difficilement satisfaits au détriment de l'intérêt des malades. Il lui demande s'il envisage de prendre les mesures nécessaires pour qu'un temps de passage régulier à l'antenne, tant sur le plan régional que national, soit accordé aux donneurs de sang.

Amiante (matériaux de substitution).

6957. — 7 octobre 1978. — **M. Jean-Pierre Chevènement** avait demandé à **M. le ministre de l'industrie** l'état des études envisagées pour assurer la conversion des industries de l'amiante vers des matériaux de remplacement dans sa question écrite n° 40597 du 7 décembre 1977. Il lui avait été répondu que sa question avait été transmise, pour attribution, au ministre de l'industrie, du commerce et de l'artisanat. Bien qu'il n'existe pas de matériau de substitution répondant à toutes les utilisations de l'amiante, des études ont montré que celle-ci pourrait être remplacée par des fibres de verre au zirconium pour la production de fibrociment, par la vermiculite comme matériau d'isolation, par les fibres de carbone dans le matériel de friction ou par certains textiles artificiels ou même naturels (laine et coton) à la place de l'amiante textile. Il va de soi que la totale innocuité de ces matériaux devrait être confirmée avant leur développement à l'échelle industrielle. En conséquence, il lui demande l'état des études entreprises pour assurer la conversion des industries concernées vers des matériaux de substitution.

Hygiène (amiante).

6958. — 7 octobre 1978. — Ayant appris que le conseil supérieur d'hygiène publique de France venait de proposer une norme limitant à 50 nanogrammes d'amiante par mètre cube d'air la quantité d'amiante présente dans l'atmosphère intérieure des bâtiments floqués à l'amiante, **M. Jean-Pierre Chevènement** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** si cette information est confirmée et si cette norme maximale constitue ou doit constituer une obligation réglementaire édictée par le ministère de la santé et de la famille.

Enseignement secondaire (Salon-de-Provence [Rouches-du-Rhône] : lycée de l'Empéri).

6960. — 7 octobre 1978. — **M. Louis Philibert** demande à **M. le ministre de l'éducation** quelles mesures il compte prendre pour résoudre d'urgence le problème du dédoublement de la classe terminale F8 du lycée de l'Empéri, à Salon-de-Provence, dont l'effectif est de quarante élèves. Vingt élèves ont échoué au baccalauréat à l'issue de cette année de terminale F8 en 1977-1978, et n'ont pas été admis à redoubler. Le lycée Empéri connaît en ce domaine la situation la plus dramatique de toute l'académie.

Contrats de travail (droits des travailleurs).

6961. — 7 octobre 1978. — **M. Guy Bêche** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur le non-respect de l'article L. 122-12 du code du travail par un nombre de plus en plus grand d'entreprises lorsqu'elles rachètent des entreprises pour en poursuivre l'activité. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que cette disposition du code du travail soit respectée et les droits ou avantages des travailleurs ainsi maintenus.

Education physique et sportive (Seine-et-Marne).

6963. — 7 octobre 1978. — **M. Alain Vivien** appelle l'attention de **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** sur les multiples carences constatées depuis la rentrée scolaire en matière de postes de professeurs d'éducation physique et sportive dans le département de Seine-et-Marne. Il lui demande dans quels délais il entend mettre à la disposition de ce département les postes d'enseignants susceptibles de répondre aux besoins constatés dans les différents établissements scolaires du secondaire qui doivent faire face à une importante croissance démographique de leurs effectifs.

Bâtiments publics (Montpellier [Hérault] : réunion des groupes autonomes européens).

6965. — 7 octobre 1978. — **M. Emmanuel Aubert** demande à **Mme le ministre des universités** dans quelles conditions a pu être accordée l'autorisation d'utiliser un local dans un bâtiment public, en l'occurrence la faculté des sciences de Montpellier, les 14 et 15 juillet 1978, pour une assemblée générale tenue dans cette ville par des groupes autonomes européens qui se définissent eux-mêmes comme irrécupérables, incontrôlables et indomptables, et qui y ont adopté une résolution dans laquelle ils affirment leur mépris pour toute théorie de la science actuelle et, entre autres, ont affirmé : « Nous visons à la destruction la plus rapide et la plus sûre possible de cet ordre universel qui est une ignominie. »

Droits d'enregistrement (exonération).

6967. — 7 octobre 1978. — **M. Jean Foyer** expose à **M. le ministre du budget** que l'article 793-2-1° du CGI contient des dispositions qui portent ou qui entraînent sous certaines conditions, exonération d'impôts pour la première transmission à titre gratuit des immeubles achevés postérieurement au 31 décembre 1947 et affectés à l'habitation pour les trois quarts au moins de leur superficie totale. Cette exonération profite également à la créance pour primes à la construction qui est attachée à l'immeuble et qui est transmise avec lui. Elle profite encore au terrain sur lequel l'immeuble est édifié à concurrence de 2 500 mètres carrés par maison individuelle ou à concurrence de la superficie minimale exigée par la réglementation sur le permis de construire, si elle est supérieure à 2 500 mètres carrés. Une maison d'habitation qui emplit les conditions requises pour bénéficier de l'exonération prévue par l'article 793-2-1° du CGI a été en majeure partie détruite par un incendie et son propriétaire est décédé pendant le cours de l'incendie. L'exonération prévue par le texte susvisé est-elle susceptible de s'appliquer : a) Aux ruines de la maison et au terrain à concurrence de 2 500 mètres carrés ou de la superficie minimale exigée par la réglementation sur le permis de construire, si elle est supérieure à 2 500 mètres carrés ; b) Aux indemnités versées ou susceptibles de l'être, postérieurement au décès, par la compagnie d'assurance contre l'incendie, en raison des dommages subis par le bâtiment du fait de l'incendie. L'exonération en question serait-elle également susceptible de s'appliquer aux ruines de la maison, au terrain et aux indemnités d'assurance, si le propriétaire de la maison était décédé postérieurement à l'incendie et au règlement des indemnités par la compagnie d'assurance, mais avant reconstruction de l'immeuble.

Presse (interviews données par des détenus).

6968. — 7 octobre 1978. — **M. Jean Foyer** demande à **M. le ministre de la justice** de bien vouloir lui faire connaître en vertu de quelles dispositions du code de procédure pénale des détenus ont été autorisés à donner de véritable interviews à la presse, et notamment à un journal du matin, le 9 septembre 1978. Si l'autorisation a été légalement accordée, quelles sanctions ont été prises à l'égard de ceux qui l'ont autorisée ou tolérée.

Départements d'outre-mer (pouvoir de l'administration).

6970. — 7 octobre 1978. — Il est un fait désormais constant que l'administration fait la pluie et le beau temps dans les affaires de l'Etat. Cette ingérence à tout propos et souvent hors de propos n'a plus de bornes, elle s'arroge même le droit de violer la volonté populaire exprimée par le Parlement. C'est ainsi qu'elle a refusé le bénéfice de l'allocation de parent isolé aux bénéficiaires éventuels résidant dans les départements d'outre-mer dans les mêmes conditions que la métropole, ce qui est une violation flagrante de la loi votée par le Parlement. Il est à noter un autre cas flagrant de cette propension administrative à ne tenir aucun compte du vote exprimé par le Parlement : la loi n° 73-1051 du 21 novembre 1973 permet aux anciens combattants et aux anciens prisonniers de guerre de

bénéficier entre soixante et soixante-cinq ans, d'une pension de retraite calculée sur le taux applicable à l'âge de soixante-cinq ans. L'article 3 de cette loi dispose en effet que toute période de mobilisation ou de captivité est, sans condition préalable, assimilée à une période d'assurance pour l'ouverture du droit et la liquidation des avantages de vieillesse. Or, un ancien combattant de 1914-1918 qui sollicite le bénéfice de cette disposition se voit opposer les termes du décret n° 74-54 du 23 janvier 1974 qui prévoit que seules les périodes accomplies postérieurement au 1^{er} septembre 1939 peuvent être assimilées à des périodes d'assurance pour l'ouverture du droit et la liquidation de la pension vieillesse. Cette restriction n'était pas prévue par la loi. C'est pourquoi M. Fontaine demande à Mme le ministre de la santé et de la famille de lui faire connaître si elle entend remédier à cette anomalie et réparer ainsi une injustice flagrante envers ceux dont on a dit « qu'ils ont des droits sur nous ».

Apprentissage (artisans)

6972. — 7 octobre 1978. — M. Pierre-Bernard Cousté demande à M. le ministre du commerce et de l'artisanat quelle suite a été donnée à la déclaration faite par M. Raymond Barre le 26 avril 1977, lors de la présentation au Parlement du programme d'action du Gouvernement, déclaration aux termes de laquelle la qualité d'artisan serait maintenue aux employeurs dont l'effectif des salariés dépasserait le seuil de dix à la suite d'embauche nouvelle d'apprentis.

Apprentissage (certificat d'aptitude professionnelle)

6973. — 7 octobre 1978. — M. Pierre-Bernard Cousté demande à M. le ministre de l'éducation s'il ne lui paraît pas souhaitable, compte tenu de l'ampleur relative du nombre des échecs enregistrés dans les centres de formation d'apprentis et les classes préparatoires, de renforcer les contrôles de formation exercés à ce niveau et d'adapter les méthodes d'enseignement aux exigences requises pour l'obtention des certificats d'aptitude professionnelle.

Médecins (activité)

6974. — 7 octobre 1978. — M. Pierre Bernard Cousté demande à Mme le ministre de la santé et de la famille de lui exposer les progrès accomplis en matière de connaissance de la consommation médicale et de faire le point sur la mise en place et l'utilisation des tableaux statistiques d'activité des praticiens. D'une façon générale, quelle politique entend-elle suivre pour mieux contrôler les dépenses médicales tout en respectant le principe du libre choix du médecin par le malade.

Assurances maladie-maternité (travailleurs non salariés non agricoles)

6975. — 7 octobre 1978. — M. Pierre-Bernard Cousté demande à M. le ministre du commerce et de l'artisanat de lui faire le point sur les disparités qui subsistent entre le régime général d'assurance maladie et celui des travailleurs non salariés des professions non agricoles. Compte tenu du principe d'harmonisation totale prévu par la loi d'orientation, un calendrier de résorption de ces disparités peut-il être fourni.

Chômeurs (licenciement pour cause économique)

6976. — 7 octobre 1978. — M. Pierre-Bernard Cousté demande à M. le ministre du travail et de la participation si, au moment où les partenaires sociaux doivent envisager le renouvellement ou la modification du régime d'indemnisation à 90 p. 100 pour licenciement économique, il ne croit pas opportun que le régime valable pour une période de douze mois maximum (trois mois renouvelables quatre fois) fasse l'objet de modifications allant dans le sens d'une réinsertion plus rapide des chômeurs dans la vie active. En particulier, dans l'hypothèse où le salaire proposé dans l'emploi nouveau se trouve inférieur au montant de l'indemnité résultant de l'application du régime des 90 p. 100, ne serait-il pas possible, l'indemnisation assortie d'une réduction progressive de son montant étant maintenue, de prévoir son cumul avec le salaire du nouvel emploi jusqu'à la fin de la période maximum de douze mois ?

Enseignants (avancement des professeurs certifiés)

6977. — 7 octobre 1978. — M. Pierre-Bernard Cousté rappelle à M. le ministre de l'éducation qu'en l'état actuel de la réglementation, l'avancement à l'échelon supérieur des professeurs certifiés promou-

vables soit au choix, soit à l'ancienneté, entre le 1^{er} octobre et le 30 septembre suivant, a lieu dans les conditions résumées dans le tableau ci-dessous :

PROMOTION aux échelons suivants.	GRAND CHOIX 30 p. 100 des promouvables.	PEIT CHOIX 50 p. 100 des promouvables.	ANCIENNETÉ 20 p. 100 des promouvables.
2 ^e échelon ...	»	»	1 an.
3 ^e échelon ...	1 an.	»	1 an et demi.
4 ^e échelon ...	1 an.	»	1 an et demi.
5 ^e échelon ...	2 ans.	»	2 ans et demi.
6 ^e échelon ...	2 ans et demi.	3 ans.	3 ans et demi.
7 ^e échelon ...	2 ans et demi.	3 ans.	3 ans et demi.
8 ^e échelon ...	2 ans et demi.	3 ans.	3 ans et demi.
9 ^e échelon ...	2 ans et demi.	3 ans et demi.	4 ans.
10 ^e échelon ...	2 ans et demi.	3 ans et demi.	4 ans et demi.
11 ^e échelon ...	2 ans et demi.	3 ans et demi.	4 ans et demi.

A la lumière de ce tableau, il est permis de constater que les professeurs susvisés bénéficiant, lors de chaque avancement, d'une promotion au grand choix peuvent accéder au dernier échelon, en l'espèce le onzième, au bout de vingt années. Par contre, s'ils ne sont promus, au cours de leur carrière, qu'à l'ancienneté il leur faut attendre dix ans de plus pour parvenir audit échelon. Une telle situation ne manque pas d'engendrer un malaise de plus en plus profond au sein des professeurs enseignant dans les lycées ou les collèges. Il est ainsi conduit à lui demander s'il serait disposé à prendre l'initiative de mesures tendant : 1^o à substituer à l'avancement au « grand choix » et au « petit choix » un avancement « au choix » ce qui, en regard au nombre élevé de professeurs de l'enseignement secondaire, contribuerait, du reste, à alléger la tâche des services relevant de son autorité ; 2^o à porter à 50 p. 100 le pourcentage des promouvables au choix et à 50 p. 100 également celui des promouvables à l'ancienneté ; 3^o d'aménager corrélativement le rythme actuel des avancements accordés à l'ancienneté de telle sorte que chaque professeur agrégé ou certifié puisse accéder au dernier échelon de sa catégorie dans un délai maximum de vingt-cinq années.

Transports aériens (contrôle de la circulation aérienne dans le Sud de l'océan Indien)

6978. — 7 octobre 1978. — M. Michel Debré demande à M. le ministre des transports pour quelles raisons le représentant français à la réunion ATS océan Indien (Air Traffic Service) organisée au Caire les 23 et 24 mai à l'initiative de l'île Maurice, pour traiter des questions de circulation aérienne dans le Sud de l'océan Indien, ne s'est pas opposé au transfert pur et simple de compétence du contrôle du trafic dans l'espace aérien de l'île de la Réunion. Ce dernier serait en effet désormais placé sous l'autorité des services compétents de l'île Maurice, la Réunion et l'île Tromelin, passant dans la région d'information de vol de Maurice et les transmissions par radio télétypes vers la France, acheminées par le réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques, se faisant désormais également via l'île Maurice. Cette décision qui ne tient aucun compte de la réalité française dans l'océan Indien et du contexte régional, porte atteinte à coup sûr aux intérêts et à l'autorité de notre pays dans cette partie du monde. Elle est incompatible avec l'évolution de la Réunion et l'importance aéronautique de ce département français ; lui demande en conséquence de ne pas accepter cette proposition dont on peut s'étonner qu'elle ait été acceptée par le représentant de la France.

Institut de développement industriel (missions et objectifs)

6979. — 7 octobre 1978. — M. Jean-Pierre Abelin demande à M. le ministre de l'économie dans quelle mesure les impératifs du redéploiement industriel, de la conversion industrielle dans les régions faiblement industrialisées et de la reconquête du marché intérieur se traduisent dans les missions et les objectifs que le Gouvernement assigne aujourd'hui, et pour le proche avenir, à l'institut de développement industriel.

Agents communaux (création d'attachés communaux)

6980. — 7 octobre 1978. — M. Joseph-Henri Maujouan du Gasset, faisant état de la création officieuse de postes d'attachés communaux par plusieurs conseils municipaux, demande à M. le ministre de l'intérieur où en est la signature de l'arrêté portant création de corps d'attachés communaux.

Apprentissage (centres de formation d'apprentis (Loire-Atlantique)).

6981. — 7 octobre 1978. — **M. Joseph-Henri Maujôen du Gosset** expose à **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** que la loi du 16 juillet 1971 et le décret d'application du 12 avril 1972 prévoient que les apprentis sous contrat doivent suivre des cours obligatoires — 360 heures minimum par an — dans des centres de formation d'apprentis CFA. Le fonctionnement de ces centres fait l'objet d'un conventionnement entre préfet de région et organisme gestionnaire. Le principe de base du financement de ces centres étant constitué par un taux forfaitaire théorique de l'heure-élève. Du fait de sa stagnation en 1973 et 1974, ce taux n'a pas suivi l'évolution officielle du coût de la vie : un retard de 40 p. 100 est à l'heure actuelle enregistré. La chambre des métiers de Loire-Atlantique avait signé avec le préfet de région une convention lui accordant 70 p. 100 des heures théoriques. Or elle vient d'être informée que cet engagement de l'Etat ne serait pas respecté ; l'enveloppe régionale ayant subi pour 1978 un abattement de 18 p. 100. Il lui demande si ces données sont exactes. Et dans l'affirmative ce qu'il compte faire pour que soient respectées les conventions passées entre l'Etat et les chambres de métiers.

Départements d'outre-mer (élevage ; indemnité spéciale de montagne).

6982. — 7 octobre 1978. — **M. Pierre Lagourgue** demande à **M. le ministre de l'agriculture** si les éleveurs des DOM bénéficieront dès cette année de l'augmentation de l'indemnité spéciale de montagne (ISM) qui doit être portée de 200 à 300 francs par unité de gros bétail (UGB).

Départements d'outre-mer (prêts à l'installation des artisans).

6983. — 7 octobre 1978. — **M. Pierre Lagourgue** attire l'attention de **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** sur la nécessité d'étendre aux départements d'outre-mer la réforme des prêts à l'installation des artisans. Les banques populaires n'existant pas à la Réunion, il serait indispensable que soit envisagé soit d'étendre au Crédit agricole la possibilité de prêts à l'artisanat « en milieu urbain » soit de confier la représentation des banques populaires à la Caisse centrale de coopération économique, qui se charge déjà de représenter la Caisse centrale de crédit hôtelier, la Caisse centrale de crédit coopératif, le Crédit foncier de France, etc.

Réunion (impôts et taxes).

6984. — 7 octobre 1978. — **M. Pierre Lagourgue** demande à **M. le ministre de l'Intérieur (Départements et territoires d'outre-mer)** s'il peut lui communiquer les montants des prélèvements opérés à la Réunion pour les années 1970, 1975 et 1960 concernant les impôts directs et indirects, les droits de douane et la taxe professionnelle.

Sous-officiers (adjudants-chefs titulaires de l'échelle 3).

6985. — 7 octobre 1978. — Le cas des adjudants-chefs titulaires de l'échelle 3 a été oublié à l'occasion des récentes mesures de reclassement qui n'ont touché qu'un tout petit nombre de sous-officiers. En effet, pour la plupart ils ont été radiés des cadres, avant la création d'un régime des échelles de solde, sans qu'il leur ait été possible de passer les brevets désormais exigés pour bénéficier de l'échelle 4. Or le brevet du 2^e degré indispensable aujourd'hui pour être nommé au grade d'adjudant-chef est bien l'équivalent de ce qui était à l'époque le brevet de chef de section. C'est pourquoi en 1974, le conseil supérieur de la fonction militaire avait recommandé le reclassement des adjudants-chefs retraités avant 1951 dans cette échelle 4. Aussi, **M. Fontaine** souhaiterait-il connaître quelles sont les dispositions que **M. le ministre de la défense** compte prendre pour faire droit aux légitimes revendications de ces adjudants-chefs titulaires de l'échelle 3.

Rentes viagères (rentiers viagers de l'Etat).

6987. — 7 octobre 1978. — **M. Yves La Cabelléc** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie** sur les protestations bien légitimes des rentiers viagers de l'Etat contre la situation défavorisée dans laquelle ils sont maintenus malgré les majorations qui leur ont été accordées au cours des dernières années. Il est incontestable qu'en versant leurs économies à la caisse nationale de prévoyance les rentiers viagers ont alimenté très avantageusement la trésorerie nationale. Si, au lieu de recourir aux sommes qui lui sont très régulièrement apportées par les rentiers viagers, l'Etat devait

emprunter sur le marché monétaire aux taux que nous connaissons actuellement, il lui en coûterait des sommes beaucoup plus importantes que celles qui correspondent aux majorations de rentes viagères. D'autre part, les sommes perçues par la caisse nationale de prévoyance font l'objet de placements avantageux dont le produit devrait permettre d'assurer aux créanciers le maintien du pouvoir d'achat de leurs rentes. Il lui demande si le Gouvernement n'envisage pas de prendre enfin les mesures d'équité qui s'imposent en ce domaine.

Débts de boissons (exploitation de plusieurs points de vente d'alcool dans le même établissement).

6988. — 7 octobre 1978. — **M. Jean-Marie Daillet** expose à **M. le ministre de l'économie** que certains hôtels, cafés, restaurants ont pris l'initiative, dans l'intention d'animer une station touristique, de créer à l'intérieur de l'établissement soit une discothèque, soit une piste de danse où sont servies des consommations. Or ces établissements se sont vu signifier l'interdiction de poursuivre de telles activités pour le motif que ces activités différaient de l'activité générale de l'entreprise et qu'elles requerraient l'octroi d'une nouvelle licence, celle-ci n'étant pas d'ailleurs actuellement autorisée. Il lui demande s'il n'estime pas opportun de prévoir une modification de l'article L. 29 du code des débits de boissons et des mesures contre l'alcoolisme qui interdit à toutes personnes physiques ou morales d'exploiter plus d'un débit de boissons à consommer sur place, afin que soit permise l'exploitation, dans le même établissement, de plusieurs points de vente.

Débts de boissons (cession de licence par les hôtels classés « de tourisme »).

6989. — 7 octobre 1978. — **M. Jean-Marie Daillet** expose à **M. le ministre de l'économie** que la multiplication — nécessaire d'ailleurs — de maisons de retraite porte parfois préjudice à des hôteliers-restaurateurs-cafeters dans la mesure où la zone protégée qui environne ces établissements interdit aux commerçants de cette catégorie de céder leur licence de débit de boissons, ce qui diminue considérablement la valeur de leur fonds de commerce et les prive de la jouissance légitime d'un capital qu'ils se sont constitué par leur travail. Sans doute l'article L. 52 du code des débits de boissons (ordonnance n° 60-1253 du 29 novembre 1960) prévient la possibilité d'obtenir par arrêté du préfet une dérogation aux dispositions de l'article L. 49-1 du code, lorsqu'il s'agit de débits de boissons de 2^e, 3^e ou 4^e catégorie, installés dans des établissements classés « hôtel de tourisme » existant à la date du 1^{er} décembre 1960. Mais il convient d'observer que la campagne qui a été menée depuis quelques années en faveur du tourisme et de l'hôtellerie a été couronnée de succès et que, en conséquence, de nombreux hôteliers ont procédé à des investissements et obtenu d'être classés « hôtel de tourisme » postérieurement à 1960. C'est le cas pour un certain nombre d'hôtels situés à proximité de maisons de retraite qui ne peuvent plus céder leur licence attachée à leurs trois branches d'activités. Il lui demande s'il ne serait pas possible de modifier l'article L. 52 du code des débits de boissons en supprimant la référence à la date du 1^{er} décembre 1960 afin qu'une dérogation aux dispositions de l'article L. 49-1 puisse être accordée à tous les hôtels classés « de tourisme » étant fait observer d'ailleurs que ces hôtels ne sont pas généralement ceux dans lesquels les pensionnaires des maisons de retraite consomment des boissons alcoolisées.

Prestations familiales (prêts aux jeunes ménages).

6990. — 7 octobre 1978. — **M. Jean Begault** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur les difficultés rencontrées par les caisses d'allocations familiales pour répondre aux demandes de prêts formulées par les jeunes ménages en raison de l'insuffisance des moyens de financement. Etant donné qu'il s'agit d'une prestation légale dont le caractère d'utilité est parfaitement démontré, les jeunes foyers dont le dossier ne peut être reçu éprouvent un vif désappointement et sont enclins à estimer que le Gouvernement se désintéresse de leurs problèmes. Etant donné que les critères d'attribution de ces prêts sont déjà particulièrement sévères, il ne peut être envisagé de les aggraver pour trouver une solution. Il lui demande si elle n'a pas l'intention de prendre toutes dispositions utiles afin que soient dégagés les crédits nécessaires pour permettre tout au moins de donner satisfaction aux jeunes ménages qui avaient pris des engagements sachant qu'ils répondaient aux critères fixés pour l'attribution de ces prêts et qui ne peuvent attendre plus longtemps la liquidation de leur dossier.

Pension de réversion (majoration pour conjoint)

6991. — 7 octobre 1978. — **M. Jean Begault** rappelle à **Mme le ministre de la santé et de la famille** qu'un assuré titulaire d'une pension de vieillesse dont le conjoint, âgé d'au moins soixante-cinq ans ou d'au moins soixante ans en cas d'incapacité au travail, est considéré comme étant à charge, peut bénéficier d'une majoration de sa pension dont le taux est fixé à 4 000 francs par an. Lorsque l'assuré vient à décéder la pension de réversion accordée au conjoint remplissant certaines conditions est égale à 50 p. cent de la pension de l'assuré, compte non tenu de la majoration pour conjoint. Ainsi, après le décès de l'assuré la veuve bénéficie de ressources réduites de plus de 50 p. cent par rapport à celles dont jouissait le ménage. Si, par exemple, un assuré percevait 6 505 francs par trimestre (majoration pour conjoint incluse), sa veuve ne perçoit comme pension de réversion que 2 765 francs par trimestre. Il lui demande si elle ne pense pas qu'il serait juste de prévoir une modification de la législation actuelle permettant de tenir compte de la majoration pour conjoint accordée à un assuré dans le calcul de la pension de réversion de sa veuve, lorsque celle-ci n'a pas travaillé et qu'elle n'a elle-même aucune ressource personnelle.

Assurance maladie-maternité (examen de dépistage de la toxoplasmose)

6993. — 7 octobre 1978. — **M. André Chazalon** expose à **Mme le ministre de la santé et de la famille** que les caisses primaires d'assurance maladie refusent aux assurées le remboursement de l'examen de dépistage de la toxoplasmose en cours de grossesse pour le motif que « cet examen n'est ni obligatoire, ni recommandé dans le cadre de la protection maternelle et infantile ». Il est surprenant que soit refusée la prise en charge de cet examen dans le cadre de l'assurance maternité alors que les risques que cette maladie fait courir à l'enfant sont très graves et bien connus, mais susceptibles d'être réduits par un traitement approprié lorsqu'elle se déclare en cours de grossesse. Il convient de signaler en outre que, depuis le 17 mars 1978, le décret n° 78-396 a rendu cet examen obligatoire dans le cadre de l'examen prénuptial. Un tel examen devrait être assimilé aux analyses de laboratoire puisqu'il est considéré par les médecins comme un élément de diagnostic et non pas seulement comme une mesure préventive. Il lui demande si elle n'estime pas opportun de prendre toutes décisions utiles afin que cet examen de dépistage de la toxoplasmose donne lieu à remboursement par les divers régimes de sécurité sociale.

Impôt sur le revenu (charges déductibles : rente viagère contrepartie d'une donation)

6994. — 7 octobre 1978. — **M. Hubert Bassot** expose à **M. le ministre du budget** les faits suivants : un particulier M. A a fait le partage anticipé de ses immeubles entre ses enfants héritiers B et C. A ayant ainsi fait la division de ses biens de son vivant par donation-partage a toujours besoin de percevoir des revenus. Pour obtenir ces revenus l'un des deux procédés suivants peut être employé : ou bien le donateur A conserve l'usufruit de ses biens partagés. Il en perçoit directement les revenus, ses enfants B et C étant nuspropriétaires ; ou bien le donateur A perçoit une rente viagère de ses enfants B et C et ceux-ci encaissent directement les revenus, loyers et fermages des biens donnés. B et C sont propriétaires. Dans le premier cas, A est imposable à l'impôt sur le revenu au titre des revenus fonciers. Dans le deuxième cas, ce sont les enfants B et C qui sont imposables à l'impôt sur le revenu. Cependant, versant une rente viagère à leur parent donateur A, il paraîtrait normal que cette rente soit déductible du revenu imposable au titre des pensions alimentaires. Dans de nombreux cas, cette rente revêt un caractère alimentaire étant donné qu'elle permet au parent donateur de vivre. Or, l'administration fiscale refuse cette déduction étant donné que les sommes versées sont considérées comme étant la contrepartie d'une donation. Il existe, bien sûr, des arrêtés du Conseil d'Etat en ce sens. Il n'empêche que, dans la pratique, on aboutit à des situations injustes, puisque les enfants B et C sont finalement imposés sur des sommes dont ils ne bénéficient pas. Avant 1961 la solution contraire était admise. Il lui demande s'il n'estime pas équitable que l'on en revienne à cette règle de la déduction de la rente lorsque celle-ci présente véritablement un caractère alimentaire.

Armement (recommandation de l'Assemblée des communautés européennes)

6995. — 10 octobre 1978. — **M. Michel Debré** a pris acte de la réponse faite par **M. le ministre des affaires étrangères** à sa question écrite n° 3547 (JO, AN, du 2 septembre 1978), qu'il lui

avait posée sur le vote inadmissible de l'Assemblée des communautés européennes relatif aux industries d'armement et publiée au *Figaro* du 23 septembre 1978. Il lui demande si la commission a engagé le travail demandé par l'Assemblée et si notre diplomatie a mis en garde la commission sur le caractère inadmissible, au regard du droit et des intérêts de la France, de toute suite donnée par la commission à cette recommandation.

Informatique (développement de l'industrie française)

6996. — 10 octobre 1978. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre de l'industrie** s'il est exact que les partenaires américains de la CII-11-11 ne tiennent pas leurs engagements et songent même à se dégager ; d'une manière générale, quelles dispositions sont prises pour assurer le développement de l'industrie française de l'informatique.

CEE (whisky)

6998. — 10 octobre 1978. — **M. Debré** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** : 1° s'il estime convenable de la part de la commission de se pourvoir devant la cour de justice contre le régime fiscal voté par le Parlement au sujet du whisky ; 2° s'il est possible de connaître les démarches effectuées par les sociétés étrangères de production du whisky auprès de la commission ; 3° si notre diplomatie a fait observer aux commissaires de Bruxelles que leur attitude aboutissait à un encouragement au développement de l'alcoolisme ; 4° si nous allons rester passifs devant la cour de justice dont on a déjà pu observer les débordements juridiques à notre détriment ; 5° s'il a fait savoir aux autorités supranationales qu'il existera toujours au sein du Parlement français des esprits libres décidés à s'opposer à la commission systématique de la commission devant les sociétés étrangères, quels que soient les moyens financiers dont disposent ces sociétés étrangères pour leur propagande.

CEE (tabacs et allumettes)

6999. — 10 octobre 1978. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre du budget** si les révélations du secrétariat des Nations Unies sur la mainmise du conglomerat transnational du tabac ne jette pas un jour particulier sur l'entêtement mis par la commission économique européenne à démanteler le monopole français du tabac et à provoquer systématiquement la diminution de notre capacité de production. Il lui demande s'il est possible de savoir quelles influences étrangères s'exercent sur la commission et ses bureaux et s'il ne lui paraît pas d'intérêt national de reprendre en ce domaine une politique libérée de ces sociétés multinationales dont les intérêts sont opposés tant à ceux de la France qu'à ceux des producteurs et des consommateurs français, notamment en rétablissant pour des raisons tant morales qu'économiques un contrôle et une taxation des importations.

Réunion (prestations familiales)

7000. — 10 octobre 1978. — **M. Michel Debré** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** pour quelles raisons l'article L. 551 du code de la sécurité sociale (loi du 18 octobre 1966) n'est pas applicable à la Réunion, alors qu'il résulte de multiples enquêtes que l'application de cette disposition rendrait de grands services.

Taxe à la valeur ajoutée (établissements scolaires)

7001. — 10 octobre 1978. — **M. Michel Debré** demande à **M. le ministre du budget** pour quels motifs les établissements scolaires, notamment laïcs, qui ne bénéficient d'aucun contrat, seraient soumis à la TVA. Il lui demande si vraiment la République a perdu à ce point sa souveraineté qu'elle ne peut fixer elle-même les règles d'application, alors que les conditions de concurrence du Marché commun, seules justifications d'une mesure d'uniformité européenne, ne sont nullement en cause.

Sécurité sociale (charges sociales des entreprises)

7003. — 10 octobre 1978. — **M. Didier Julia** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur la nécessité de ne plus déterminer les charges sociales des entreprises par rapport à l'assiette des salaires. Il lui demande que, en vue d'inciter les employeurs à des actions favorisant l'emploi, une nouvelle base de calcul des charges sociales soit envisagée et mise en œuvre de façon à ne pas pénaliser comme actuellement les entreprises dont l'activité requière une main d'œuvre importante.

Marchés (statut des commerçants non sédentaires).

7004. — 10 octobre 1978. — **M. Michel Noir** attire l'attention de **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** sur la situation de la profession du commerce des marchés de France. **M. le Premier ministre** a rédigé le 31 mai 1978 une circulaire ayant pour objet l'encouragement des marchés forains. Il lui demande quelle est actuellement la position du Gouvernement à l'égard de cette profession : l'adoption d'un statut du commerce non sédentaire et la mise en vigueur d'un règlement type de marchés pour toutes les communes du territoire national sont-elles à l'étude.

Réunion (liaisons aériennes avec la métropole).

7006. — 10 octobre 1978. — **M. François Léotard** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur le problème des tarifs aériens particulièrement élevés sur la ligne métropole—la Réunion. En effet, la Compagnie nationale Air France, qui exerce un monopole dans la desserte de ce département français d'outre-mer, pratique les tarifs suivants : 7 900 francs pour la classe économique, 5 330 francs pour le tarif 14-45 jours. Par contre, et paradoxalement, le prix du billet Paris—la Réunion—Maurice n'est que de 3 180 francs, aller et retour. En outre, selon une étude américaine récente, il apparaît que le prix « vérité » sur Boeing 747 pour la liaison métropole—la Réunion n'excéderait pas 2 000 francs aller et retour. Cette situation étant difficilement supportable pour beaucoup de Français devant voyager sur cette ligne, il lui demande quelles mesures il envisage de prendre afin que les tarifs puissent baisser et se rapprocher du coût d'exploitation réel.

Sécurité sociale (cotisations).

7007. — 10 octobre 1978. — **M. François Léotard** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur divers problèmes ayant trait aux fonctionnaires retraités : 1^o tout d'abord il évoquera le problème des retenues au titre des prestations maladie de sécurité sociale effectuées sur les pensions de retraite des fonctionnaires civils et militaires alors que les salariés du secteur privé en sont dispensés. Si cette différence de régime pouvait s'expliquer lorsque les salariés du secteur privé n'avaient souvent pour toute retraite que celle du régime général de sécurité sociale, donc d'un montant inférieur à la retraite perçue par les fonctionnaires, il en est autrement depuis la création des régimes complémentaires de retraite. Par souci d'une plus grande égalité entre les fonctionnaires et les salariés du secteur privé, il lui demande s'il serait envisageable d'astreindre les retraités du secteur privé au versement d'une cotisation de sécurité sociale analogue à celle des fonctionnaires, soit au taux de 2,25 p. 100, et ce dans la limite du plafond de sécurité sociale. 2^o En outre, il lui demande si une mesure analogue ne pourrait pas être appliquée à certaines catégories de chômeurs, comme par exemple les salariés en chômage technique qui perçoivent parfois jusqu'à 90 p. 100 du salaire qui leur était alloué quand ils étaient en activité. 3^o Enfin, la situation des épouses de militaires ayant des droits propres à pension de vieillesse du régime général de sécurité sociale est évidemment privilégiée. Dès lors que leurs droits à pension sécurité sociale sont liquidés, elles cessent de bénéficier des prestations maladie du régime de leur mari pour être obligatoirement prises en charge par le régime général. C'est de ce régime qu'elles recevront les prestations maladie sans qu'aucune retenue ne soit opérée sur leur pension. Ainsi le régime général prend en charge des remboursements qui devraient rester à la charge du régime militaire puisque celui-ci perçoit les retenues versées par le mari. De plus, en cas de décès du mari, le régime de sécurité sociale militaire bénéficie de la retenue opérée sur la pension de réversion. Or il n'effectuera jamais aucun remboursement puisque ceux-ci incombent obligatoirement au régime général qui ne perçoit par contre aucune cotisation. Au vu de ces anomalies, il lui demande quelles mesures pourraient être envisagées pour l'amélioration de cette situation en faveur des fonctionnaires retraités et par l'harmonisation entre les différents régimes de sécurité sociale.

Impôt sur le revenu (charges déductibles : déficits fonciers).

7009. — 10 octobre 1978. — **M. Paul Granet** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur la situation suivante : en l'état actuel de la loi, les déficits fonciers sont déductibles du revenu global, notamment s'il y a eu travaux exécutés dans le cadre d'une opération groupée, ou travaux afférents à des immeubles ayant fait l'objet d'un agrément ministériel. Il lui demande : 1^o quels sont les critères d'une opération groupée et de quels agréments il s'agit ; 2^o dans le cas d'une commune qui a délimité un secteur sauvegardé, mais qui accuse d'importants retards pour établir et faire approuver un plan de sauvegarde et de mise en valeur, il

semble évident que les propriétaires ne sauraient être pénalisés, c'est-à-dire que leur demande de déduction ne saurait être rejetée, pour un motif qui n'est pas de leur fait. Dans ce cas, il lui demande comment les propriétaires peuvent obtenir de l'administration la déduction des déficits fonciers et si l'administration fiscale peut se satisfaire d'une attestation de la direction départementale de l'équipement. En d'autres termes, qui (et comment) peut attester qu'il y a application anticipée des dispositions en cours d'élaboration d'un plan de sauvegarde et de mise en valeur.

Impôt sur le revenu (abattement : revenus fonciers).

7010. — 10 octobre 1978. — **M. Jacques Médecin** appelle tout particulièrement l'attention de **M. le ministre du budget** sur le fait qu'il a été saisi, à diverses reprises, des requêtes de contribuables qui sont touchés par la mesure prévue dans le projet de budget 1979, qui vise à ramener de 25 p. 100 à 20 p. 100 le taux de la déduction forfaitaire sur les revenus fonciers urbains et de 20 p. 100 à 15 p. 100 celui sur les revenus fonciers ruraux : cet abattement étant destiné à tenir compte de l'amortissement de l'immeuble donné en location, des frais de gestion et des frais d'assurance. En effet, cette disposition, si elle était maintenue, aurait pour conséquence de pénaliser de nombreux propriétaires car l'augmentation des charges est, en fait, supérieure à l'augmentation du prix des loyers, notamment de ceux qui sont encore soumis à la loi de 1948. C'est pourquoi il lui demande s'il ne lui paraît pas possible de maintenir dans le projet de budget pour 1979 les taux des déductions à leur montant antérieur.

Taxe à la valeur ajoutée (cessation de l'activité d'une entreprise).

7011. — 10 octobre 1978. — **M. Paul Chapel** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur la question suivante : l'article 210 de l'annexe II du code général des impôts prévoit que, lorsque les biens sont distraits de l'actif avant le commencement de la quatrième année (avant la fin de la troisième année) qui suit celle au cours de laquelle le droit à déduction a pris naissance, les entreprises doivent procéder à une régularisation de la déduction. Il en est de même lorsque dans le même délai l'entreprise cesse son activité ou cesse d'être assujettie à la TVA. Il lui demande si, en cas de cessation d'activité ou de dénonciation d'option à la TVA agricole le 31 décembre 1977, l'entreprise doit régulariser la TVA sur un bien constituant immobilisation acquis en 1974, étant fait remarquer que ce bien reste à l'actif de l'entreprise jusqu'au 31 décembre 1977.

Chômeurs (indemnisation).

7012. — 10 octobre 1978. — **M. Jean-Pierre Abelin** expose à **M. le ministre du travail et de la participation** que l'on n'a jamais autant parlé de lutte contre les inégalités, notamment en matière de salaires, mais que jamais non plus les inégalités en matière d'indemnisation du chômage n'ont été aussi grandes. Soucieux de la liberté de négociation des organisations syndicales et patronales, mais considérant qu'il s'agit là d'une affaire de solidarité nationale pour laquelle le contribuable participe pour 25 p. 100 de l'ensemble des indemnités, il lui demande s'il n'envisage pas d'intervenir par des propositions constructives en ce qui concerne l'harmonisation de ces aides.

Préretraite (bénéficiaires).

7013. — 10 octobre 1978. — **M. Jean-Pierre Abelin** demande à **M. le ministre du travail et de la participation** quelles conclusions il tire de l'application de l'accord sur la préretraite ouvert aux intéressés jusqu'au 31 mars 1979 et s'il envisage de faire des suggestions aux partenaires sociaux en ce qui concerne la prorogation, l'aménagement et l'extension de cet accord. Autant une formule rigide et définitive en matière d'âge de la retraite semble préjuger de l'avenir et ne pas tenir compte d'un renversement de tendance démographique à moyen terme, autant une formule souple et provisoire peut aller dans le bon sens. Il lui demande s'il n'envisage pas de suggérer une modification en ce qui concerne la nécessité de la démission, ce qui a freiné un certain nombre de personnes qui auraient pu en bénéficier.

Bourses (conditions d'attribution).

7014. — 10 octobre 1978. — **M. Hubert Bassot** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les conditions d'octroi des bourses nationales. Il lui signale que si le barème d'attribution des bourses nationales tient compte des ressources de la famille ainsi que de la situation scolaire et familiale de l'élève, il ne prend pas suffi-

samment en considération la charge spécifique que représente pour une famille le fait d'avoir les deux conjoints invalides à 100 p. 100. Il lui demande, en conséquence, s'il n'envisage pas la création de points de charge supplémentaires en faveur de ces familles.

Droits d'enregistrement (société anonyme).

7015. — 10 octobre 1978. — **M. Paul Pernin** expose à **M. le ministre du budget** que l'actif net d'une société anonyme étant devenu inférieur à son capital social, l'un des principaux actionnaires envisage de faire abandon à la société d'une partie de son compte courant d'associé afin de permettre la reconstitution de l'actif net dans le délai prévu à l'article 241 de la loi du 24 juillet 1966. Il lui demande si une telle opération est susceptible d'être assimilée à une libération et de donner lieu en conséquence à la perception du droit de mutation à titre gratuit dès lors qu'elle a pour objet de répondre à une obligation légale et que, de surcroît, l'auteur de cette remise de dette trouve dans sa réalisation un intérêt direct et personnel en permettant la survie d'une entreprise dans laquelle il possède des intérêts financiers.

Monnaie (statistiques monétaires).

7016. — 10 octobre 1978. — **M. Edmond Alphandery** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie** sur les délais et les modalités de publication des statistiques monétaires. Il lui fait notamment observer que les données relatives à la masse monétaire et au crédit sont publiées en France dans un délai beaucoup plus long qu'aux Etats-Unis et dans la plupart des pays occidentaux et que cette situation paraît d'autant plus paradoxale que les principaux établissements bancaires de notre pays sont nationalisés. Il lui demande en conséquence quelles mesures il compte prendre pour publier dans un délai aussi bref que possible, de l'ordre de quelques semaines, les données mensuelles des principaux indicateurs de la politique monétaire : M1, M2, M3, insérés dans un tableau sur lequel figureraient les taux pratiqués sur le marché monétaire, le taux de base des banques et les taux de change ainsi que la base monétaire et la base monétaire ajustée et leurs contreparties, afin que les membres du Parlement, et d'une manière plus générale l'opinion publique, puissent aussi rapidement que possible apprécier correctement l'orientation de la politique monétaire conduite par l'institut d'émission dans le cadre des directives du Gouvernement.

Impôt sur le revenu (abattement sur les pensions ou retraites).

7018. — 10 octobre 1978. — **M. Henri Ferretti** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur le fait que l'article 3 de la loi de finances pour 1978 (n° 77-1467) stipule notamment : « Les contribuables titulaires de pensions ou de retraites sont autorisés à pratiquer sur le montant de ces pensions ou retraites un abattement de 10 p. 100 qui, pour l'imposition des revenus pour 1977, ne peut excéder 5 000 francs... ». Ce texte ne fait à sa connaissance aucunement référence à la notion de « foyer fiscal » qui semble avoir été introduit postérieurement par des circulaires et qui aboutit en fait à restreindre l'application de la loi. En effet, le plafond de 5 000 francs n'est pas appliqué pour chaque contribuable titulaire de pensions ou de retraites, mais pour un « foyer fiscal » et, ce faisant, les ménages dont chacun des membres est titulaire d'une pension ou d'une retraite sont pénalisés par rapport aux ménages qui ne disposent que d'un seul revenu. Il lui demande en conséquence s'il ne lui apparaît pas opportun de donner des instructions afin que le texte visé en référence soit appliqué dans son intégralité.

Copropriété (modification du règlement de copropriété).

7019. — 10 octobre 1978. — **M. Gilbert Gentier** attire l'attention de **M. le ministre de la justice** sur les difficultés que rencontrent de nombreux propriétaires qui ont laissé passer le délai de deux ans accordé par la loi du 10 juillet 1965 pour demander la révision du règlement de copropriété, et notamment la répartition des millièmes. Ce problème de la mise en conformité de répartition des charges, en matière de copropriété, figure parmi les questions examinées par le groupe de travail constitué au ministère de la justice. Rien n'étant venu jusqu'ici modifier cet état de choses et permettre la modification d'un règlement de copropriété, jugé pourtant défectueux, il lui demande s'il n'a pas l'intention de tenir compte de cette demande légitime des copropriétaires et de déposer un texte législatif permettant l'ouverture de nouveaux délais pour les copropriétaires lésés. Ne pourrait-on, en particulier, permettre que les actions personnelles entre propriétaires et syndicat, parmi lesquelles celle tendant à voir constater la nullité

par application de l'article 43 de la loi du 10 juillet 1965, se prescrivent par vingt ans au lieu de dix. Cette prorogation ne pourrait-elle s'appliquer à toutes les instances en cours, dans lesquelles aucun jugement n'est devenu définitif et ne pourrait-on prévoir un délai spécial de deux ans à compter de la promulgation de la nouvelle loi, pour permettre aux copropriétaires déboutés sur la base de l'ancien texte de se voir ouvrir un nouveau délai de réclamation.

Examens et concours (baccalauréat international).

7020. — 10 octobre 1978. — **Mme Louise Moreau** expose à **M. le ministre de l'éducation** que si le baccalauréat international, organisé et délivré par l'office international de Genève, fondation de droit suisse ayant un statut consultatif avec l'Unesco, figure sur la liste des titres étrangers admis en équivalence du baccalauréat par arrêté du secrétaire d'Etat aux universités du 18 février 1976, les candidats de nationalité française ayant préparé ce diplôme dans un établissement agréé situé en France sont exclus du bénéfice de cette équivalence. C'est ainsi que les élèves français issus du lycée international de Saint-Germain-en-Laye ou de la fondation culturelle à vocation internationale de Valbonne-Sophia Antipolis ne peuvent prétendre à équivalence, contrairement à leurs condisciples étrangers ou aux élèves français qui obtiennent le B1 dans un des soixante-dix établissements situés dans trente-cinq pays. Compte tenu de l'importance du développement du BI, après la conférence générale de l'Unesco à Nairobi et la seconde conférence intergouvernementale sur le BI de Londres du 16 février 1978, au sein et hors de la Communauté européenne où le français doit maintenir son rayonnement comme langue internationale, elle lui demande : 1° s'il ne pourrait être défini avec plus de précision, pour les bénéficiaires de l'équivalence, la concordance entre les options du BI et les options ABCD du baccalauréat français qui conditionne l'entrée sélective dans les classes préparatoires aux concours des grandes écoles et le droit de participer aux concours nationaux ; 2° s'il ne conviendrait pas de reconsidérer l'exclusive qui frappe ceux qui ne peuvent prétendre à l'équivalence et contrarie les réalisations faites sur le sol national pour développer les classes internationales assurant la préparation du BI.

Examens et concours (baccalauréat international).

7021. — 10 octobre 1978. — **Mme Louise Moreau** expose à **Mme le ministre des universités** que si le baccalauréat international, organisé et délivré par l'office international de Genève, fondation de droit suisse ayant un statut consultatif avec l'Unesco, figure sur la liste des titres étrangers admis en équivalence du baccalauréat par arrêté du secrétaire d'Etat aux universités du 18 février 1976, les candidats de nationalité française ayant préparé ce diplôme dans un établissement agréé situé en France sont exclus du bénéfice de cette équivalence. C'est ainsi que les élèves français issus du lycée international de Saint-Germain-en-Laye ou de la fondation culturelle à vocation internationale de Valbonne-Sophia Antipolis ne peuvent prétendre à équivalence, contrairement à leurs condisciples étrangers ou aux élèves français qui obtiennent le BI dans un des soixante-dix établissements situés dans trente-cinq pays. Compte tenu de l'importance du développement du BI, après la conférence générale de l'Unesco à Nairobi et la seconde conférence intergouvernementale sur le BI de Londres du 16 février 1978, au sein et hors de la Communauté européenne où le français doit maintenir son rayonnement comme langue internationale, elle lui demande : 1° s'il ne pourrait être défini avec plus de précision, pour les bénéficiaires de l'équivalence, la concordance entre les options du BI et les options ABCD du baccalauréat français qui conditionne l'entrée sélective dans les classes préparatoires aux concours des grandes écoles et le droit de participer aux concours nationaux ; 2° s'il ne conviendrait pas de reconsidérer l'exclusive qui frappe ceux qui ne peuvent prétendre à l'équivalence et contrarie les réalisations faites sur le sol national pour développer les classes internationales assurant la préparation du BI.

Elevage (moutons).

7022. — 10 octobre 1978. — **M. Alain Hauteœur** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les inquiétudes suscitées chez les éleveurs ovins par les mesures récemment prises par le Gouvernement de diminuer ou de supprimer les aides en faveur de cette production, de modifier les taux et plafonds des dépenses subventionnables ainsi que de limiter à cinq ans la durée de bonification pour les prêts spéciaux élevage. Il lui signale que cette inquiétude est notamment accentuée par la pression foncière, la hausse de l'énergie, les coûts de production, les charges sociales, la concurrence internationale, la réglementation européenne, les aléas climatiques, facteurs qui les maintiennent hors des prix rémunérateurs. Il lui signale, en outre, que cette mesure rend plus difficile la situation des éleveurs français par rapport aux producteurs des pays

partenaires, et qu'elle va entraîner une récession de cette activité, une détérioration des conditions de travail et, à la limite, une augmentation des dettes auprès des fournisseurs, et qu'en outre, en limitant la portée des prêts spéciaux élevage, elle incitera les jeunes agriculteurs à utiliser trop tôt les plans de développement, notamment pour s'installer. Il s'étonne que dans ces circonstances, le Gouvernement ait cru bon de supprimer les aides à l'élevage précédemment consenties. Il lui demande, en conséquence, quelles mesures il entend prendre en concertation, si besoin est, avec nos partenaires de la CEE pour remédier à cette situation.

Viticulture (chaptalisation).

7025. — 10 octobre 1978. — **M. Alain Hautecœur** demande à **M. le ministre de l'agriculture** quelle suite il entend donner au rapport Muret-Labarthe élaboré à la demande du Gouvernement et notamment s'il envisage de soumettre prochainement les conclusions de ce rapport à la discussion du Parlement.

Transports maritimes (navires pétroliers).

7026. — 10 octobre 1978. — **M. Pierre Jagoret** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur les ventes récentes de navires pétroliers *Concord, Nivose, Ventose*, de la Compagnie nationale de navigation, filiale du groupe pétrolier public Elf, et sur l'affrètement simultané de deux navires de remplacement *Saint-Marçay, Ile de la Cité*, sous pavillon de complaisance. Il lui demande en conséquence de lui faire connaître : 1° les prévisions de vente des navires de la CNN et des autres armements français pétroliers d'ici la fin 1979, dont l'administration chargée de délivrer les autorisations de ventes doit être vraisemblablement informée ; 2° les intentions du Gouvernement relatives au maintien en vigueur des textes réglementaires qui font obligation aux sociétés pétrolières françaises de disposer sous pavillon national, d'une flotte capable de couvrir les deux tiers des besoins nationaux, pour des motifs évidents et permanents de sécurité de nos approvisionnements ; 3° les raisons pour lesquelles l'administration chargée de délivrer les autorisations d'affrètement aux armements ou filiales des groupes pétroliers français laisse affréter pour l'approvisionnement des ports français les navires battant pavillon de complaisance dont la nocivité et les dangers, confirmés par les statistiques internationales d'accidents, ne sont plus à démontrer depuis les accidents du *Torrey-Canyon* et de l'*Amoco Cadiz*.

Élevage (Dordogne : prêts spéciaux).

7027. — 10 octobre 1978. — **M. Michel Manet** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la situation alarmante des prêts spéciaux élevage consentis par la caisse de crédit agricole en Dordogne. Alors qu'en 1976 la dotation pour ce département était de 26,32 millions, en 1977 elle ne s'élevait plus qu'à 14,09 millions. Pour les neuf premiers mois de l'année en cours elle n'est que de 6,33 millions. De fait les emprunteurs doivent attendre un délai de plusieurs mois avant que leur demande de fonds puisse être satisfaite. Ce qui a amené la caisse régionale de crédit agricole à mettre en place des mesures de sélectivité plus grandes avec plafonnement du montant des prêts. Il lui demande si un relèvement substantiel des quotas interviendra et dans quels délais.

Maires (conjoint d'un fonctionnaire des impôts).

7028. — 10 octobre 1978. — **M. Jean-Louis Schneller** expose à **M. le ministre du budget** les faits suivants : M. X..., élu conseiller municipal en mars 1977 n'a pu être élu maire ni maire-adjoint après intervention du trésorier-payeur général, employeur de son épouse, laquelle est percepteur-receveur municipal de la commune. Celui-ci invoquait, pour écarter M. X... des fonctions de maire et maire-adjoint, les dispositions de l'alinéa 2, de l'article 20 du décret n° 62-1587 du 29 décembre 1962 portant règlement général sur la comptabilité publique. Cet alinéa prévoit que « les conjoints des ordonnateurs ne peuvent être comptables des organismes publics auprès desquels lesdits ordonnateurs exercent leurs fonctions ». Une intervention ultérieure du maire actuel auprès du trésorier-payeur général tendant à obtenir que M. X... puisse être désigné comme adjoint, dans l'intérêt même de la commune, s'est heurtée à un nouveau refus, le trésorier-payeur général précisant que le fait pour M. X... d'exercer les fonctions d'adjoint bénéficiant de la part du maire d'une délégation même restreinte, entraînerait pour son épouse l'incompatibilité dont il est fait état à l'article 20 — alinéa 2 du décret du 29 décembre 1962. Cependant, cette position de l'administration financière semble en opposition avec la jurisprudence du Conseil d'Etat qui, dans un arrêt du 29 janvier 1909 (élections de Champoulet, Leb., p. 106), a précisé qu'un individu n'est pas écarté des fonctions de maire ou adjoint en raison du

fait que sa femme exerce une des fonctions mentionnées à l'article L. 122-8 du code. Il semble également que, dans une situation semblable, des décisions contraires aient été prises et qu'il existe, par exemple, le cas d'un mari percepteur et de son épouse adjointe au maire. Il lui demande de bien vouloir préciser si, dans le cas particulier signalé, M. X... peut devenir, sans préjudice pour son épouse, maire ou adjoint au maire avec une délégation plus ou moins restreinte.

Collectivités locales (fonctionnaires et agents).

7030. — 10 octobre 1978. — **M. Emile Muller**, dénonçant la prolifération des rémunérations accessoires servies aux fonctionnaires et aux agents des collectivités locales, demande à **M. le Premier ministre (Fonction publique)** quelles mesures il compte prendre pour mettre un terme au système actuel de rémunération qui fausse la hiérarchie des salaires. La plupart des primes et indemnités statutaires, loin de correspondre à un service supplémentaire — le laconisme des raisons données pour leur justification le prouve — rémunèrent en fait des sujétions ou prestations qui font partie normalement des fonctions, chaque emploi comportant à des degrés variables des sujétions « spéciales » ou « particulières ». Il semble donc indispensable et urgent de procéder, dans le cadre d'une vaste refonte de la grille des salaires, à la révision des échelles indiciaires de sorte que la rémunération tienne compte de l'ensemble des contraintes inhérentes aux fonctions exercées.

Collectivités locales (fonctionnaires et agents).

7031. — 10 octobre 1978. — **M. Emile Muller**, dénonçant la prolifération des rémunérations accessoires servies aux fonctionnaires et aux agents des collectivités locales, demande à **M. le ministre de l'Intérieur** quelles mesures il compte prendre pour mettre un terme au système actuel de rémunération qui fausse la hiérarchie des salaires. La plupart des primes et indemnités statutaires, loin de correspondre à un service supplémentaire — le laconisme des raisons données pour leur justification le prouve — rémunèrent en fait des sujétions ou prestations qui font partie normalement des fonctions, chaque emploi comportant à des degrés variables des sujétions « spéciales » ou « particulières ». Il semble donc indispensable et urgent de procéder, dans le cadre d'une vaste refonte de la grille des salaires, à la révision des échelles indiciaires, de sorte que la rémunération tienne compte de l'ensemble des contraintes inhérentes aux fonctions exercées. En ce qui concerne plus particulièrement les agents communaux, cette question devrait être traitée dans le cadre de la réforme des collectivités locales.

Éducation physique et sportive (plan de relance).

7032. — 10 octobre 1978. — **M. Yves Le Cabellec** attire l'attention de **M. le ministre de la jeunesse, des sports et des loisirs** sur le mécontentement qui règne parmi les enseignants d'éducation physique et sportive à la suite de la publication du décret n° 78-904 du 30 août 1978 modifiant le décret n° 73-863 du 7 septembre 1973 relatif à l'organisation des activités sportives scolaires et universitaires et à la participation des professeurs et maîtres d'éducation physique à ces activités. Ce décret a, en effet, pour conséquence de réduire d'un tiers le temps forfaitaire inclus dans le service des enseignants d'éducation physique et sportive au titre de l'animation des associations sportives et d'imposer deux heures supplémentaires à chaque enseignant. Les intéressés souhaitent le maintien des trois heures réservées à l'ASSU dans le service actuel des enseignants. En ce qui concerne plus particulièrement la circonscription d'Hennebont, la diminution du temps consacré à l'ASSU dans le service des enseignants d'éducation physique et sportive risque d'entraîner la disparition des associations sportives scolaires. Jusqu'à présent, bien que rétribués sur la base forfaitaire de trois heures, les enseignants n'hésitent pas à consacrer quatre heures, voire cinq heures pour accompagner les équipes qui se déplacent régulièrement tous les mercredis après-midi à Lorient ou à Pontivy. Les secteurs ruraux seront particulièrement touchés par la mesure qui vient d'être prise. Cette situation se trouve encore aggravée par le fait qu'aucun poste de professeur d'éducation physique et sportive n'est prévu, semble-t-il, au budget de 1979. Il lui demande quelles décisions nouvelles il envisage de prendre pour éviter les graves inconvénients auxquels donnerait lieu l'application du décret du 31 août 1978.

Réunion (liaisons aériennes avec la métropole).

7033. — 10 octobre 1978. — **M. Yves Le Cabellec** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur le problème des transports aériens à destination du département de la Réunion. Les tarifs pratiqués par Air France, qui a le monopole de la ligne, sont particulièrement onéreux. On constate, par contre, que sur la ligne

Paris—Réunion—Maurice, alors que la distance est plus longue, les tarifs applicables aux Mauriciens sont moins coûteux. Il semble surprenant que des tarifs préférentiels accordés à des étrangers soient refusés aux ressortissants français. Il lui demande s'il n'estime pas nécessaire de prendre toutes mesures utiles afin que soit créé un véritable service public aérien entre la Réunion et la métropole au tarif le plus bas possible sans qu'il soit nécessaire pour autant que l'Etat subventionne cette ligne.

Commerce extérieur (Argentine).

7034. — 10 octobre 1978. — **M. Joseph-Henri Maujoui** du Gasset rappelle à **M. le ministre de la défense** que la France a vendu à l'Argentine les deux avions de défense côtière construits à Lorient pour l'Afrique du Sud et qui n'avaient pas été livrés conformément à l'embargo décidé par les Nations Unies sur les exportations d'armes vers ce pays. Il lui demande à quel prix ont été vendus ces avions et si ce prix diffère de celui convenu avec l'Afrique du Sud.

Ministère de l'environnement et du cadre de vie (structures administratives).

7037. — 10 octobre 1978. — **Mme Florence d'Harcourt** appelle l'attention de **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** sur l'incorporation de la direction de l'architecture du ministère de la culture dans son ministère et sur la disparition des conservateurs régionaux et inspecteurs des sites. Elle souhaite savoir comment l'équilibre entre les impératifs de la technique et la défense des valeurs du patrimoine français des sites sera maintenu.

Fonctionnaires et agents publics (accidents de la circulation).

7038. — 10 octobre 1978. — **M. Michel Rocard** demande à **M. le Premier ministre (Fonction publique)** quelles possibilités d'indemnisation sont prévues pour les fonctionnaires qui utilisent leur véhicule personnel dans le cadre des obligations de service lorsqu'ils sont victimes d'accidents de la circulation. Au cas où les textes législatifs réglementaires actuels seraient muets sur ce point, il lui demande ce qu'il compte faire pour combler cette lacune.

Finances locales (Yerres [Essonne] : Jardin d'enfants).

7039. — 10 octobre 1978. — **M. Alain Vivien** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur les conséquences qui résultent, pour les collectivités locales devant bénéficier de subventions de l'Etat, de l'application de la circulaire n° 1093/SG du 14 novembre 1977. En particulier, la commune d'Yerres, dans l'Essonne — ne peut obtenir que soit signé l'arrêté attributif de subvention pour sa garderie-jardin d'enfants prévue de longue date, parce que l'enveloppe de crédits de paiement disponibles n'a pas permis de subventionner cet équipement, bien qu'il remplisse par ailleurs toutes les conditions requises. Il lui demande en conséquence quelles mesures il compte prendre pour que la commune puisse enfin entreprendre cette réalisation de 40 places qui lui est indispensable.

Enseignement secondaire (effectifs des classes de seconde et de première).

7041. — 10 octobre 1978. — **M. Louis Philibert** demande à **M. le ministre de l'éducation** si l'obligation de doubler une classe à partir du 41^e élève en seconde et en première laisse entendre que ces mêmes classes doivent systématiquement tendre vers un effectif de 40 élèves, ce qui paraît de plus en plus devenir la règle générale.

Ecoles normales (Paris : école Decroly).

7042. — 10 octobre 1978. — **M. Paul Quilès** expose à **M. le ministre de l'éducation** la situation très précaire dans laquelle se trouve l'école Decroly, école annexe expérimentale mixte de l'école normale d'instituteurs de Paris, dont le siège est 49, avenue Daumesnil, à Saint-Mandé. Chacun connaît l'apport original de cette école dont le rayonnement pédagogique dépasse la région parisienne et même la France et dont les problèmes actuels vont bien au-delà du simple cadre d'une école normale. Installée dans des locaux très vétustes, l'école doit être, depuis plusieurs années, en partie rénovée et en partie reconstruite. En décembre 1972, le conseil de Paris décidait d'accorder des crédits, dont une partie subventionnée par l'Etat, pour ces travaux indispensables, qui n'ont jamais été réalisés. Aujourd'hui le coût de la transformation de l'école Decroly dépasse largement l'enveloppe votée en 1972. Il est donc urgent de venir

au secours de cette école qui a déjà risqué de fermer en juin dernier. Aussi, il lui demande s'il envisage de majorer la subvention que l'Etat reconduit chaque année à la ville de Paris afin de tenir compte de l'augmentation du coût des travaux.

Armée (agents techniques des poudres retraités).

7044. — 10 octobre 1978. — **M. Joseph Franceschi** appelle l'attention de **M. le ministre de la défense** sur la situation des agents techniques des poudres en retraite. Il lui expose que le corps autonome militaire des agents techniques des poudres, créé par la loi du 18 août 1935, est soumis aux lois militaires et tout spécialement à la loi du 30 mars 1928 relative au statut des sous-officiers de carrière, recrutés, en majeure partie, parmi les ouvriers des poudres, les agents techniques sont assimilés, suivant le grade, aux adjudants et aux adjudants-chefs des armées, jusqu'au 1^{er} janvier 1976, agents techniques en activité de service et agents techniques en retraite profitaient, automatiquement et intégralement, des améliorations de soldes et de pensions accordées à leurs homologues, sous-officiers de carrière. Or, consécutivement aux dispositions de l'arrêté du 30 décembre 1975 : 1° les agents techniques des poudres, en retraite, n'ont pas bénéficié automatiquement, comme ce fut toujours le cas dans le passé, des reclassements indiciaires accordés, au cours de l'année 1976, à l'ensemble des militaires non officiers à solde mensuelle, des armes et des services, en activité de service et en retraite; 2° vingt-neuf mois après le reclassement indiciaire des agents techniques, en activité de service, le reclassement des retraités dépend encore d'un préalable statutaire. Devant cette situation, les retraités des poudres ressentent une profonde amertume de la frustration dont ils sont l'objet depuis près de trois ans. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui faire connaître : 1° quelles mesures ont été prises pour régulariser la situation en matière de pension, de agents techniques des poudres en retraite; 2° à quelle date il compte procéder à l'élaboration du statut de cette catégorie de personnel.

Artisans (primes de développement).

7046. — 10 octobre 1978. — **M. Martin Malvy** attire l'attention de **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** sur la situation des artisans qui, dans certains départements de France, devaient, au terme du décret n° 76-329 du 14 avril 1976, bénéficier de primes de développement pour la création de trois emplois et plus, primes dont le montant avait été fixé à 17 000 francs par emploi permanent créé dans la limite de 17 p. 100 des dépenses d'investissements hors taxes supportés par l'entreprise et dans certains cas à 22 000 francs. Il lui fait observer que dans les départements de l'Aveyron et du Lot, pour ne parler que de ceux-là, aucun crédit n'a encore été débloqué au 30 octobre pour l'année en cours et que, de ce fait, de nombreux dossiers demeurent en instance de règlement. Dans une période marquée par un chômage sans précédent, alors que l'artisanat compte parmi les activités susceptibles d'embaucher bien que les charges qu'il supporte s'y opposent souvent, ce non-respect des engagements pris va à l'encontre des propos tenus par le Gouvernement quand il affirme sa volonté de tout mettre en œuvre pour relancer l'emploi. Il lui demande si les dossiers en cours seront véritablement honorés au titre de 1978 et à quelle date les crédits nécessaires seront affectés et répartis. Il lui demande également si ces primes qui avaient été décidées pour les demandes déposées entre le 1^{er} janvier 1976 et le 31 décembre 1978 seront reconduites, ce qui paraît très souhaitable, à la condition bien entendu que les crédits correspondants soient mis à la disposition des pouvoirs publics en temps voulu.

Enseignement secondaire (Saintes [Charente-Maritime] : collège d'Agrippa d'Aubigné).

7047. — 10 octobre 1978. — **M. Philippe Marchand** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation du collège d'enseignement secondaire Agrippa d'Aubigné de Saintes. Cet établissement, construit en 1966 pour accueillir 600 élèves, a dû, dès l'année suivante, recevoir des bâtiments préfabriqués en raison de l'importance des effectifs qui ont, depuis, régulièrement progressé pour atteindre ces dernières années un nombre oscillant entre 900 et 1 000 élèves. Actuellement, le bâtiment central qui comporte dix-huit salles d'enseignement spécialisé est entouré de vingt-sept salles préfabriquées réparties dans treize groupes de bâtiments. Les conséquences de cette répartition qui constitue un record dans le département de la Charente-Maritime sont graves : coût d'entretien (chauffage) très élevé, inconfort, impossibilité d'installer un équipement spécialisé, ce qui est très préjudiciable pour les enfants depuis la réforme qui introduit dès la sixième un enseignement expérimental des sciences physiques et double l'horaire de l'enseignement manuel et technique. Au sur-

plus, cet établissement ne comporte pas de centre de documentation et d'information et d'ateliers complémentaires pour l'enseignement manuel et technique; ceux-ci ne pourront être construits qu'à la place des bâtiments préfabriqués. La construction d'un bâtiment en dur s'avère urgente et indispensable pour que le CES Agrippa d'Aubigné soit conforme à un établissement de premier cycle type 900. Tel a été le vœu du conseil municipal de la ville de Saintes en 1976. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que, conformément aux objectifs de suppression de tous les bâtiments préfabriqués avant 1980, le bâtiment en dur soit construit pour cette date et en tout cas dans les plus brefs délais.

Enseignants (fédération des professeurs français résidant à l'étranger).

7048. — 10 octobre 1978. — **M. Michel Rocard** appelle l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur les propositions formulées par la fédération des professeurs français résidant à l'étranger. Il lui demande s'il entend prendre les initiatives ou les mesures nécessaires pour que soient supprimées toutes les disparités existant en matière de frais de transport, de déménagement et de réinstallation, et que tous les agents, quelles que soient leurs modalités de recrutement, puissent bénéficier des remboursements et indemnités afférents à la réintégration.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai supplémentaire d'un mois suivant le premier rappel.

(Art. 139, alinéas 4 et 6, du règlement.)

SNCF transports ferroviaires du sud de l'Île-de-France).

5061. — 5 août 1978. — **M. Pierre Juquin** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur la nécessité d'améliorer les transports ferroviaires du sud de l'Île-de-France comme le demande le conseil général: 1° le raccordement au réseau Sud-Ouest de l'une des deux lignes desservant Evry et Corbeil; 2° la liaison Evry—Epinay—Massy avec intercommunication RER. Il lui demande quelles mesures il compte prendre, notamment dans l'exercice du budget 1979, pour entreprendre la réalisation de ces grands travaux à très bref délai.

Tunnel sous la Manche (nouveau projet).

5077. — 5 août 1978. — **M. Pierre-Bernard Cousté** expose à **M. le ministre des transports** que, d'après un article paru dans le *Times*, les gouvernements français et anglais envisageraient de reprendre le projet de construction du tunnel sous la Manche, en le limitant à la construction d'une seule voie ferrée. **M. Pierre-Bernard Cousté** rappelle, à cette occasion, que le projet initial devait être réalisé grâce à des groupes financiers privés, en raison de la rentabilité du projet en question, qui apparaissait dans les différents rapports des experts. L'abandon de sa réalisation aurait entraîné, en conséquence, le versement de dédits aux groupes financiers en cause, d'un montant très élevé — et même dissuasif. Il demande donc à **M. le ministre des transports** quels engagements le gouvernement français avait pris à cet égard, et de quel montant a été le dédit, le cas échéant. Il voudrait savoir également si les informations concernant le nouveau projet de tunnel sont exactes, et l'état d'avancement de sa réalisation. Enfin, il demande à **M. le ministre des transports** s'il ne lui paraîtrait pas utile, compte tenu de l'intensification du trafic qui ne manquera pas de se produire à terme, après l'ouverture du tunnel, de conduire les travaux de la même façon que ceux des autoroutes, c'est-à-dire en aménageant un espace suffisant pour permettre, ultérieurement, la construction d'autres voies.

Aménagement du territoire (Aube: centrale nucléaire et création d'un canal).

5109. — 5 août 1978. — **M. Paul Grenat** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur les problèmes que posent, dans le département de l'Aube, les projets, d'une part, d'une centrale nucléaire et, d'autre part, d'un canal au gabarit européen entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine. Il lui demande de bien vouloir indiquer: 1° quelles seront les quantités de terre nécessaires pour remblayer le site de la centrale nucléaire et à quel endroit EDF compte prendre ces remblais. Dans l'hypothèse où environ un tiers

des remblais proviendrait du creusement d'une réserve d'eau à proximité de la centrale, d'où proviendraient les deux autres tiers, étant donné que dans une perspective de protection de l'environnement, il ne saurait être question de multiplier les cratères, ou les carrières, dans l'espace aubois; 2° s'il ne serait pas opportun de profiter des besoins en remblais d'EDF pour créer le canal au gabarit européen entre Bray et Nogent, ainsi que d'utiliser la voie d'eau existante pour transporter lesdits déblais et éviter ainsi des convois de poids lourds, étant rappelé que la Seine est au gabarit européen jusqu'à Bray, ce qui est sans signification économique, puisque le trafic du port de Bray ne dépasse pas annuellement 100 000 tonnes contre 250 000 tonnes pour le port de Nogent; 3° dans l'hypothèse d'un achat de déblais par EDF, quel serait le coût résiduel de la mise au gabarit européen de la voie d'eau entre Bray et Nogent; 4° si, d'une manière plus générale, étant donné que l'installation d'une centrale nucléaire à Nogent prouve que le Gouvernement fait un pari sur l'esprit de progrès et d'entreprise de cette région, il n'estime pas opportun de compléter cette politique par la mise au gabarit européen de la Seine, au moins jusqu'à Nogent-sur-Seine, dans les délais de construction de la centrale.

Transports scolaires (prévention des accidents).

5114. — 5 août 1978. — **M. François d'Harcourt** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur de nombreux accidents survenus au cours des arrêts de cars de transports scolaires. De plus en plus, l'actualité de ces dernières années a révélé de nombreux accidents graves et parfois mortels survenus à l'occasion des arrêts de ces cars, au cours desquels des enfants ont été renversés par des voitures. Certains pays, et notamment les États-Unis, pour faire face à cette situation, prévoient l'installation sur ces cars scolaires de feux de détresse spéciaux qui signalent aux automobilistes l'obligation de s'arrêter dans des deux sens pendant toute la durée du stationnement du car. Il lui demande s'il pourrait envisager une nouvelle disposition prévoyant de telles obligations dans le code de la route.

Enseignants (maîtres auxiliaires).

5125. — 5 août 1978. — **M. Antoine Gissinger** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la situation des maîtres auxiliaires du premier et du second degré. Il lui demande de lui indiquer: 1° les mesures prises et les résultats obtenus depuis 1975 pour résorber l'auxiliaariat dans le premier et le second degré; 2° les mesures envisagées à court et moyen terme pour respecter les engagements pris dans ce domaine, en particulier le nombre de postes budgétaires envisagés pour permettre la titularisation des nombreux maîtres auxiliaires anciens qualifiés possédant le titre requis et qui ont donné satisfaction dans l'exercice de leurs fonctions.

Instituteurs (académie de Caen (Calvados)).

5137. — 5 août 1978. — **M. Louis Mexandeu** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur la décision de l'inspecteur d'académie en résidence à Caen qui, sans avoir prévenu ni les candidats à une mutation, ni les représentants du personnel et malgré leur opposition, a décidé lors de la réunion de la commission administrative paritaire départementale de « soustraire » tous les postes d'instituteurs implantés dans les collèges. Cette grave décision a des conséquences néfastes tant sur le plan des personnes (professeurs sans poste ou nommés dans l'enseignement du 1^{er} degré alors qu'ils exercent depuis des années dans des collèges), que sur le plan du bon fonctionnement du service, puisque au mieux les postes ne seront pourvus que le 6 septembre ce qui gêne considérablement la préparation de la rentrée. Enfin, cette décision risque de remettre en cause le plan d'intégration dans le corps des PEGC défini par les décrets n° 75-1006 et 75-1007 du 31 octobre 1975, puisque les personnels concernés doivent justifier d'années d'enseignement dans le 1^{er} cycle du second degré pour pouvoir bénéficier de ces dispositions. Il lui demande en conséquence quelles mesures il entend prendre pour que ces personnels aient l'assurance de retrouver un poste à la prochaine rentrée scolaire.

Taxis (réglementation de l'exploitation).

5142. — 5 août 1978. — **M. Rodolphe Pesce** rappelle à **M. le ministre de l'intérieur** les textes légaux réglementant l'exploitation des taxis et des voitures de remises. En particulier, après le décret n° 73-225 du 2 mars 1973, la circulaire n° 73-250 du 11 mai rappelle que la possibilité de réglementer pour plusieurs communes peut se révéler particulièrement utile dans les cas d'associations de communes déjà existantes (communautés urbaines, districts ou

SIVM) mais que la délégation des pouvoirs des maires concernés ne peut, dans l'état actuel de la législation, s'effectuer au profit du président de l'organisme intercommunal, et que c'est aux préfets à établir une réglementation unique. A l'heure où les transports en commun prennent une place importante de plus en plus grande dans les zones urbaines, et où les collectivités locales demandent à exercer toutes leurs responsabilités, ne serait-il pas nécessaire d'apporter une modification aux lois et règlements en vigueur pour permettre aux présidents des communautés urbaines, districts, SIVM, syndicat de transports en commun, d'exercer ces pouvoirs lorsque tous les maires des communes concernées accepteraient de leur déléguer leurs pouvoirs en la matière.

Transports routiers (matières dangereuses).

5164. — 5 août 1978. — Faisant écho au drame du terrain de camping de Tarragone, en Espagne, **M. Joseph-Henri Maujôan du Gasset** demande à **M. le ministre des transports** s'il existe une réglementation en France incluant les routiers, principalement ceux porteurs de produits dangereux, à éviter les agglomérations lorsque la voirie (autoroutière) le permet.

Transports scolaires (accidents).

5173. — 5 août 1978. — **M. Guy Guermeur** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur les accidents qui surviennent lorsque les enfants quittent un car scolaire et sur les drames qui en résultent dans les familles. Il ne semble pas que la présence d'une personne accompagnant le chauffeur — à supposer que cette garde existe — suffise pour assurer la sécurité des écoliers, qui risquent toujours d'échapper à la surveillance et de traverser la rue sans précaution. Il apparaît dès lors indispensable de retenir en outre la méthode consistant à signaler d'une manière toute particulière les cars scolaires. Cette formule, qui est déjà appliquée dans plusieurs pays, consiste à doter les transports d'enfants de puissants feux spéciaux qui s'allument dès que les véhicules se rangent au bord de la route et avant que les portes ne soient ouvertes. La signalisation oblige tous les véhicules à s'arrêter, non seulement ceux suivant le car, mais aussi ceux venant en sens inverse. Cet arrêt a lieu à quelque 30 ou 50 mètres du car et les véhicules ne reprennent leur marche que lorsque le car est lui-même reparti. C'est-à-dire après extinction des feux spéciaux. Il lui demande s'il ne lui semble pas particulièrement utile d'envisager cette méthode dont l'efficacité s'allie à la simplicité et s'il n'estime pas opportun d'étudier l'aménagement du code de la route en ce sens.

Elevage (porcs)

5178. — 5 août 1978. — **M. Jean-Claude Pasty** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la détérioration du marché du porc qui affecte très sérieusement la situation de nombreux producteurs creusois. Les éleveurs qui, notamment, ont réalisé ces dernières années des investissements importants afin d'être compétitifs et qui ont dû contracter à cet effet d'importants engagements financiers voient leurs revenus gravement compromis et se retrouvent dans une situation très précaire. Il lui demande en conséquence quelles mesures à effet immédiat le Gouvernement envisage de prendre afin de venir en aide aux éleveurs de porcs.

Finances locales (fraîs d'aménagement et de signalisation des carrefours sur routes nationales).

5189. — 5 août 1978. — **M. Louis Besson** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur les problèmes financiers posés aux communes par l'aménagement des carrefours sur les routes nationales et la mise en place de feux de signalisation dont le fonctionnement et le coût d'éclairage sont mis à la charge des communes. Considérant qu'il s'agit là de charges indues et qui créent des difficultés injustifiées aux petites communes aux ressources modestes, il lui demande quelles mesures il envisage pour mettre fin à cet état de fait.

Etablissements dangereux, insalubres ou incommodes (usine de la Littorale à Béziers (Hérault)).

5197. — 5 août 1978. — **M. Paul Balmigère** expose à **M. le ministre des transports** que l'usine de la Littorale à Béziers reçoit des fûts d'un produit particulièrement dangereux destiné à la fabrication du Temik. Il lui demande quelles mesures sont envisagées pour que le transport et le stockage du Mic offrent toutes garanties de sécurité.

Santé publique (toxicité du méthyl-iso-cyanate).

5201. — 5 août 1978. — **M. Paul Balmigère** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur la nécessité qu'il y a à poursuivre les études actuellement en cours sur la toxicité à long terme du méthyl-iso-cyanate (MIC), produit chimique servant de base à la fabrication d'insecticides commercialisés en France, ainsi que sur les soins médicaux à prodiguer face à une intoxication provoquée par ce produit, ou par ses dérivés de dégradation thermique. L'intérêt de ces diverses études est accru par l'existence de dépôts importants de ce produit. Il lui demande de lui faire connaître le point d'avancement des recherches en cours.

SNCF (train rapide 4573 2 Béziers—Montpellier).

5202. — 5 août 1978. — **M. Paul Balmigère** exprime sa surprise à **M. le ministre des transports** devant la mesure qui a été prise par la direction de la SNCF, société nationalisée, ayant vocation de service public, lors de la mise en place des horaires d'été et des réponses qui ont été faites aux usagers ayant demandé annulation des nouvelles dispositions. En effet, pour la première fois depuis des années, le train rapide 4573/2 quittant Béziers à 18 h 45 en direction de Montpellier a été interdit aux titulaires d'un abonnement travail, ce qui nuit aussi bien aux travailleurs rentant chez eux qu'à ceux qui prennent un service de nuit. Aux diverses réclamations, il a été répondu : 1° qu'il n'est pas possible d'accorder de dérogations individuelles ; 2° que les voyageurs peuvent prendre un abonnement mensuel : 609 francs le premier mois, puis 203 francs chaque mois suivant, ce qui signifie une augmentation mensuelle déguisée de 84 francs minimum ; 3° soit de prendre l'autorail 8113, départ 17 h 40, ce qui oblige les travailleurs des postes et télécommunications à partir soixante-cinq minutes plus tôt de chez eux ; 4° que cette mesure est motivée par le nombre trop élevé de voyageurs sur cette ligne (lettre de **M. le chef de subdivision**, 4 juillet 1978). Il lui demande donc s'il estime qu'une telle mesure lui paraît compatible avec la notion de service public : s'il ne pense pas que refuser pour la première fois l'accès d'un train à certaines catégories de voyageurs car il y a trop de voyageurs sur cette ligne ne risque pas, à terme, de nuire fortement au prestige de la SNCF.

Syndicats professionnels (entreprise IBM-Montpellier).

5204. — 5 août 1978. — **Mme Myriam Barbera** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur les atteintes aux libertés et les entraves à l'action syndicale perpétrées à IBM-Montpellier. Les syndicats CGT et CFDT de cette entreprise ont, une nouvelle fois, dénoncé les procédés utilisés par la direction et la maîtrise d'IBM pour entraver l'action syndicale. En particulier, les syndicats font valoir la suite de mutations à titre provisoire dans des services successifs dissous d'une déléguée du personnel. Considérant que le libre exercice de l'activité syndicale et de la représentation du personnel constitue la forme élémentaire de la participation, il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour faire accepter par la direction ce libre exercice de l'activité syndicale.

Calamités agricoles (indemnisation des agriculteurs sinistrés des Pyrénées-Atlantiques).

5222. — 5 août 1978. — **Mme Paulette Fost** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur le retard très important du règlement des indemnités dues au titre des calamités agricoles de 1977 aux agriculteurs sinistrés des Pyrénées-Atlantiques et sur les prêts de Crédit agricole très difficiles à obtenir pour ces mêmes calamités. Alors que le problème est résolu depuis plusieurs mois dans les départements voisins, un retard très sérieux persiste dans les Pyrénées-Atlantiques et dans les Hautes-Pyrénées. Dans les Pyrénées-Atlantiques seuls les maraîchers et les producteurs de tabac ont perçu début juillet une indemnisation. Les producteurs de maïs de consommation et de maïs-semence, les viticulteurs, particulièrement nombreux à être touchés par les calamités, sont dans l'attente. Leur inquiétude est d'autant plus grande qu'un quotidien régional daté du 13 juillet a pu écrire sans démenti : « D'aucuns se demandent toutefois comment pourront être réglés les dossiers en instance puisque le fonds de garantie n'a plus, à l'heure actuelle, un sou en caisse. » De surcroît, il apparaît que les prêts-calamités bonifiés du Crédit agricole sont très difficiles à obtenir, ce qui place nombre de producteurs dans une situation difficile. En conséquence, elle lui demande : 1° quelles sont les raisons d'un tel retard ; 2° quelles mesures il compte prendre : a) pour hâter le règlement des indemnités ; b) pour que le Crédit agricole puisse honorer les demandes de prêts bonifiés au titre de ces sinistres.

Emploi (Ivry-sur-Seine [Val-de-Marne], brasserie du groupe BSN).

5224. — 5 août 1978. — **M. Georges Gosnat** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que le groupe BSN a décidé de fermer, à la fin de l'année 1978, une de ses brasseries qui est implantée à Ivry-sur-Seine (Val-de-Marne). La fermeture de cette usine qui emploie 300 travailleurs viendrait encore aggraver la situation économique catastrophique que connaît la ville d'Ivry. En effet, ce sont des milliers d'emplois, des dizaines d'entreprises qui ont disparu au cours de ces 15 dernières années sans que de nouvelles implantations interviennent. C'est ainsi que l'on peut recenser plus de 30 hectares transformés en terrains vagues ou en usines désaffectées. Mais outre cet aspect, la fermeture de cette entreprise ferait encore augmenter le nombre de chômeurs qui atteint déjà un nombre record à Ivry. Il n'est plus possible d'accepter un tel gâchis d'autant plus que les raisons invoquées par le groupe BSN ne peuvent être satisfaisantes et cela à plusieurs titres : 1° l'usine d'Ivry peut produire des petits contenants si les moyens lui en sont donnés ; 2° à proximité de Paris et du boulevard périphérique, reliée par fer, sa situation géographique est privilégiée ; 3° aucune garantie n'est donnée aux travailleurs qui devraient partir en province dans des usines elles-mêmes menacées. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que cette brasserie reste à Ivry et pour enrayer la désertification industrielle de cette ville.

Enseignement agricole (lycée agricole de Rethel [Ardennes]).

5245. — 5 août 1978. — **M. René Visse** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la dégradation de la qualité de l'enseignement du lycée agricole de Rethel (Ardennes) ainsi que sur les risques réels d'aggravation qui se manifestent pour les années futures. En effet, l'insuffisance des moyens budgétaires qui se trouve à l'origine de la non-crédation d'un poste d'infirmière, de chauffeur de car et de documentaliste entraîne le passage de trois postes budgétaires pour la période 1976-1977 en postes en surnombre autorisés pour l'année 1978-1979. Ainsi cet établissement peut se voir supprimer un poste de moniteur d'exploitation, de professeur de collège agricole (phytotecnique) et un poste de mathématiques-physique et voir son collectif budgétaire passer de cinquante-cinq à cinquante-deux postes. En conséquence, il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour répondre aux légitimes préoccupations exprimées par le conseil d'administration comme par les organisations syndicales (syndicat national des ingénieurs d'agronomie, syndicat national de l'enseignement technique agricole public, syndicat national des ingénieurs des travaux agricoles) afin de donner les moyens de son fonctionnement et de sa mission dans des conditions normales à cet établissement.

Impôt sur le revenu (rentes viagères).

5638. — 2 septembre 1978. — **M. Nicolas About** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur la situation fiscale des rentiers viagers. Comme le rappelait **M. Giscard d'Estaing**, alors ministre des finances, à l'Assemblée nationale le 25 janvier 1953, les rentes viagères correspondent, d'une part, à un revenu, et, d'autre part, à l'amortissement du capital aliéné pour la constitution de la rente. Pour une personne fort jeune lors de l'entrée en jouissance de la rente, la proportion du revenu est plus forte que la proportion d'amortissement du capital. A l'inverse, pour une personne très âgée, il n'y a plus en fait que l'amortissement du capital. L'actuel article 75 de la loi n° 63-156 du 23 février 1963 établit un calcul du revenu en multipliant la rente par un coefficient allant de 30 p. 100 dans le cas d'une personne âgée de plus de 69 ans, pour atteindre 70 p. 100 pour les personnes âgées de moins de 50 ans. Mais un coefficient de 80 p. 100 est appliqué actuellement dès que la rente dépasse 25 000 F quel que soit l'âge du rentier viager. Comme une rente de 25 000 francs est obtenue par une capitalisation relativement peu élevée, les rentiers viagers sont imposés sur une partie de l'amortissement du capital compris dans les rentes d'autant plus injustement que l'âge du rentier viager est élevé. Il lui demande s'il est dans ses intentions de modifier le mode d'imposition des rentes viagères, et s'il envisage notamment d'abroger le dernier alinéa du paragraphe 1 de l'article 75 de la loi de finances n° 63-156 du 23 février 1963, pour faire en sorte que les rentiers viagers ne soient imposés que sur le revenu et non sur l'amortissement du capital.

Impôt sur le revenu (charges déductibles : employés de maison au service de personne âgées).

5639. — 2 septembre 1978. — **M. Nicolas About** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur la situation de certains employés de maison au regard de la déclaration d'impôts sur le revenu des personnes âgées qui les emploient. Certaines de ces dernières ont souvent du mal à se déplacer ; l'entretien de leur lieu d'habitation

nécessite en conséquence l'emploi impératif d'une personne chargée de ce travail. A l'heure actuelle, un tel emploi est considéré comme un luxe : le salaire et les charges sociales de ces employés ne sont donc pas déductibles du revenu imposable. Cette classification opérée par l'inspection des finances est, dans certains cas, une lourde charge pour le budget de ces personnes âgées. Il lui demande s'il compte modifier la réglementation en vigueur, de manière à ce que les tâches confiées au personnel d'entretien soient reconnues comme ayant une utilité sociale, et lui indique par ailleurs que certaines personnes âgées tournent actuellement la difficulté en engageant du personnel au noir, avec tous les risques que cela comporte pour elles, qui n'ont cependant pas les moyens d'agir autrement.

Enseignement élémentaire (conseils d'école).

5640. — 2 septembre 1978. — **M. François Léotard** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation** sur les difficultés de fonctionnement que connaissent les conseils d'école. Cesdits conseils d'école ont essayé de fonctionner dans des conditions provisoires où chacun apporte sa meilleure volonté. Il s'avère en effet que les instituteurs qui consacrent de nombreuses heures à ces réunions ne sont pas rémunérés. De nombreux comités de parents d'élèves très satisfaits par ces réunions sont tout de même inquiets quant à l'appréciation de la réforme dans l'avenir. C'est pourquoi il lui demande si des mesures tendant à la rémunération des instituteurs dans le cadre de cette fonction peuvent être envisagées.

Réunion (éruptions volcaniques).

5642. — 2 septembre 1978. — **M. Jean Fontaine** expose à **M. le ministre de l'intérieur (DTOM)** ce qui suit : après le drame du volcan de la Fournaise à la Réunion, qui a manifesté son activité dans des zones cultivées et habitées, ce qui ne s'était point vu depuis plus d'un siècle, il a été demandé que des études soient menées de façon systématique par le Laboratoire de physique du globe, afin de préciser les secteurs de l'île les plus sensibles aux activités sismiques et d'assurer une surveillance constante du volcan. Il est évident que ces études passent par un préalable, à savoir l'édification de stations sismiques portatives, puisque les renseignements fournis par les séismes à leur arrivée sur le littoral sont rarement exploitables. Il est bien entendu que ces actions doivent être conduites en collaboration et avec l'aide de l'Institut de Paris et de l'Institut national d'astronomie et de géophysique. A ce jour, il n'est pas à la connaissance du député qui pose la question que ces préoccupations aient débouché sur des décisions positives. Par contre, il lui est revenu qu'il est exigé du département, pour la réalisation de ce souhait, une participation sans aucune commune mesure avec celle qui a été demandée à la Guadeloupe lorsque, pris au dépourvu, le Gouvernement a dû faire face aux nécessités après les événements de la Soufrière. La réflexion qui vient tout naturellement à l'esprit est celle de savoir si la vie de Français n'aurait pas la même importance selon la latitude de leur domicile. C'est pourquoi il lui demande de lui faire le point de cette affaire.

Assurances maladie-maternité (concupis).

5643. — 2 septembre 1978. — **M. Joseph Legrand** s'étonne auprès de **Mme le ministre de la santé et de la famille** du retard à la publication du décret prévu au titre premier, article 13, de la loi n° 78-2 du 2 janvier 1978, relative à la généralisation de la sécurité sociale, sur la prise en charge des personnes qui vivent maritalement avec un assuré social. Ce retard cause une gêne dans de nombreux foyers et alourdit les prises en charge des bureaux d'aide sociale. En conséquence, il lui demande de bien vouloir examiner la possibilité d'une publication rapide de ce décret.

Assistance médicale gratuite (choix du médecin par le malade).

5644. — 2 septembre 1978. — **M. Guy Ducloné** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le fait que les malades relevant de l'assistance médicale gratuite ne peuvent bénéficier de l'hospitalisation en clinique conventionnée. Cet interdit apparaît discriminatoire et fait obstacle au libre choix du médecin par le malade. Il lui demande si elle n'entend pas abroger ces dispositions.

Réunion (centres de formation de professeurs d'enseignement technique).

5646. — 2 septembre 1978. — **M. Jean Fontaine** demande à **M. le ministre de l'éducation** de lui faire connaître s'il envisage de créer à la Réunion un ou plusieurs centres de formation de professeurs

d'enseignement technique. Le département comptant présentement de nombreux bacheliers techniciens qui se sentent attirés par la carrière d'enseignant, de telles créations apparaissent particulièrement souhaitables.

Photographie (autorisation de photographeur à l'intérieur des monuments historiques et des musées).

5647. — 2 septembre 1978. — **M. Pierre Bas** expose à **M. le ministre de la culture et de la communication** que la France est l'une des rares nations à n'avoir pas résolu clairement et correctement l'irritant et difficile problème de l'interdiction de photographier à l'intérieur des monuments historiques, ou les œuvres d'art à l'intérieur des musées. Si de très timides mesures libérales ont été prises récemment, il n'en demeure pas moins que l'interdiction de photographier demeure la règle. Certes, des permis peuvent être obtenus auprès de la direction de l'architecture par exemple ; ce n'est pas commode et c'est une procédure inadéquate pour un pays qui se veut de tourisme et ouvert aux étrangers. Dans ces conditions, il pense qu'il serait temps d'avoir une nouvelle politique et, à l'instar de ce qui se fait dans la plupart des pays étrangers, d'autoriser la photographie moyennant un droit pourrait être égal au droit d'entrer dans le monument historique ou le musée concernés et justifié par l'apposition sur le vêtement de cette autorisation. Seraient exclues certaines œuvres très fragiles, comme les fresques, qui ne supportent pas d'être photographiées par les procédés modernes. La grande majorité des œuvres d'art de notre pays et de ses monuments pourraient ainsi enrichir les albums de souvenirs de nos visiteurs. Il convient de préciser, bien entendu, qu'un texte officiel rappellerait que ces photos ne peuvent faire l'objet de commerce sous quelque forme que ce soit. Il lui demande s'il a l'intention de prendre des mesures en ce sens.

Permis de conduire (permis obtenu à l'étranger).

5648. — 2 septembre 1978. — **M. Pierre Bas** expose à **M. le ministre des transports** que l'article 123 du code de la route fait obligation à tout Français ayant passé son permis de conduire à l'étranger de procéder à son échange (simple formalité administrative) contre un permis français passé un délai de deux ans. Une personne de nationalité française circulait avec un permis rose à trois volets délivré en Côte-d'Ivoire depuis 1970. Elle avait eu l'occasion de le montrer à de nombreux agents sans que jamais aucun ne lui indique qu'il fallait qu'elle procède à son échange, jusqu'au jour où un agent l'amène à comparaître pour ce motif devant le tribunal correctionnel. Elle s'y trouve condamnée à 1 500 F d'amende parce que son avocat comme les juges ignoraient un arrêté qui vient d'être signalé par la direction de la réglementation et du contentieux du ministère de l'intérieur et stipulant dans son article 1^{er} : « Tout document officiel délivré régulièrement à un conducteur au nom d'un Etat étranger et certifiant son aptitude à la conduite est présumé équivaloir au permis de conduire civil français » (arrêté du 28 mars 1977 du ministre des transports). Les questions qui peuvent intéresser des milliers d'expatriés dont les enfants passent leur permis à l'étranger sont les suivantes : 1^o Un conducteur de nationalité française qui circule sur le territoire français, passé un délai de deux ans après son retour en France, avec un permis délivré à l'étranger, commet-il un délit relevant du tribunal correctionnel ; 2^o Si la réponse est positive, quelles sont les sanctions prévues par la loi lorsque le conducteur a ignoré cette disposition de bonne foi et n'a aucune inscription à son casier judiciaire ; 3^o Quelles dispositions le Gouvernement a-t-il prévues pour informer les milliers de Français à l'étranger de cette réglementation.

Crimes et délits (fraudes fiscales).

5650. — 2 septembre 1978. — **M. Pierre Bas** expose à **M. le ministre de la justice** qu'il a relevé, dans une lettre de la chancellerie du 15 avril 1978, un essai de mesure monétaire de ce que représente le produit des criminalités par leurs auteurs. Les fraudes fiscales arrivent en tête avec 44 483 millions de francs. Il lui demande comment se répartissent, entre les différents crimes, les fraudes en cause. Il lui demande également à combien s'élèvent les fraudes fiscales délictueuses et quelques notions pour clarifier leur répartition.

Circulation automobile (dépistage préventif de l'alcoolémie).

5651. — 2 septembre 1978. — **M. Augustin Chauvet** signale à **Mme le ministre de la santé et de la famille** que la mise en application de la loi du 12 juillet 1978 relative au dépistage préventif de l'alcoolémie chez les automobilistes impose le recours à un prélèvement sanguin, en cas de réaction positive du test d'insufflation

du ballon, et que, par commodité, les services de gendarmerie et de police ne manquent pas d'avoir recours à l'hôpital le plus proche pour effectuer ce prélèvement. Cette situation présente deux séries d'inconvénients : la réquisition présentée par l'officier de police judiciaire a un caractère personnel à l'égard du médecin désigné et rémunéré. Qu'il s'agisse d'un médecin hospitalier ou d'un interne, le prélèvement à l'hôpital a lieu dans le cadre d'une activité salariée et non à titre libéral. Dans ces conditions, la réquisition d'un agent public devrait être soumise à l'approbation du directeur de l'établissement. La rémunération pour le prélèvement effectué et accompagné d'un examen clinique ne devrait pas être faite au profit personnel du praticien. En effet, celui-ci exerçant son art dans le cadre d'une activité salariée, sa rémunération est fixée par les textes réglementaires et exclusive d'un exercice privé lucratif. La consultation et le prélèvement devraient faire l'objet d'un remboursement à l'hôpital au tarif consultations externes. Ceci est particulièrement fondé dans le cas d'accidents de la route où l'automobiliste n'est finalement pas hospitalisé, alors que l'appel du médecin de garde a été nécessaire et rémunéré par l'établissement hospitalier.

Cuir et peaux (Lingolsheim [Bas-Rhin] : Société Costil-Tannerie de France).

5654. — 2 septembre 1978. — **M. André Durr** attire tout particulièrement l'attention de **M. le ministre de l'industrie** sur la situation dramatique que traverse à l'heure actuelle la Société Costil-Tannerie de France. A la suite de la mise en règlement judiciaire, cinquante-cinq emplois ont été supprimés à l'usine de Lingolsheim (67380). Les principales difficultés au sein de cet établissement ont pour origine : l'irrégularité des cours des matières premières (peaux de veau) ; les importations croissantes de peaux de bovin finies et semi-finies provenant essentiellement de pays d'Amérique du Sud qui bénéficient de mesures économiques et financières importantes les favorisant au détriment de l'industrie française ; l'insuffisance de disponibilités financières pour cette usine alors qu'il est notoirement connu qu'une autre entreprise française de tannerie, bénéficiant depuis plusieurs années d'une aide substantielle des pouvoirs publics. Il est d'ailleurs à signaler que l'usine de Pont-Audemer (Eure), qui vient de procéder à 126 licenciements, se trouve dans une situation analogue. En conséquence, il lui demande instamment de bien vouloir apporter, dans des délais aussi brefs que possible, une solution d'ensemble aux différents points soulevés et insiste tout particulièrement sur la nécessité impérieuse d'apporter une aide financière à cette société en difficulté.

Taxes sur le chiffre d'affaires (déduction).

5655. — 2 septembre 1978. — **M. Claude Lebbé** demande à **M. le ministre du budget** si les clients d'une société prestataire de services qui, à la suite d'un contrôle fiscal, portant sur la période du 1^{er} janvier 1967 au 31 décembre 1973, supporte un redressement de taxes sur le chiffre d'affaires notifié par lettre recommandée en date du 6 décembre 1971, et qui en 1977 envoie à ses clients des factures rectificatives faisant apparaître la TVA et la TPS qu'elle a acquittés au titre de ce redressement fiscal, si ses clients, donc, peuvent opérer la déduction du complément de taxe qui leur est ouvert par les factures rectificatives jusqu'au 31 décembre de l'année qui suit celle de la facturation, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 1978 conformément à la documentation administrative 3 D. 1223 paragraphe 3.

Timbres fiscaux (délivrance dans les mairies).

5656. — 2 septembre 1978. — **M. Yves Lencien** demande à **M. le ministre du budget** s'il n'estime pas envisageable d'organiser, dans les mairies, des guichets délivrant les timbres fiscaux nécessaires à l'établissement des documents officiels tels que carte d'identité, passeport, etc. L'expérience de décentralisation entreprise à Paris, qui semble efficace et qui est très appréciée du public, pourrait être ainsi complétée. Cela éviterait les pertes de temps et simplifierait largement les démarches que doivent faire les administrés.

Finances locales (prêts des caisses d'épargne pour les travaux de voirie).

5658. — 2 septembre 1978. — **M. Arnaud Lepercq** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie** sur le problème que soulèvent certains prêts consentis par les caisses d'épargne. Il lui rappelle qu'une convention avec la caisse des dépôts et consignations leur permet de consentir des prêts aux communes ou syndicats de communes pour la réalisation de gros travaux de voirie et ce, jusqu'à un plafond de 50 000 francs par an et par commune quelle que soit l'étendue de

celle-ci et donc de son réseau de chemins. Par ailleurs, il souligne que, compte tenu de l'érosion monétaire et de la hausse importante des bitumes et dérivés, suite à la crise pétrolière, les communes connaissent de plus en plus de difficultés de trésorerie, ce qui fait qu'elles ne peuvent satisfaire correctement les besoins toujours croissants en travaux de voirie dus à l'augmentation du trafic en nombre et en tonnage. Estimant que cet accord devrait être adapté aux conditions de vie nouvelles, il demande à M. le ministre de l'économie ce qu'il entend faire pour pallier l'inégalité qui résulte de ce texte et pour redonner un nouveau souffle aux collectivités locales.

Artisans (crédit).

5659. — 2 septembre 1978. — **M. Jean-Louis Massoubre** rappelle à **M. le ministre de l'économie** qu'aux termes du décret n° 77-892 du 4 août 1977, des prêts peuvent être accordés aux titulaires d'un livret d'épargne du travailleur manuel qui créent ou acquièrent une entreprise devant être immatriculée au répertoire des métiers. Le montant de ce prêt est fixé en fonction des besoins de l'entreprise dans la limite de dix fois le solde du livret au jour de présentation de la demande. Il n'apparaît pas que l'attribution du prêt relève d'une procédure automatique. Il lui demande en conséquence de lui faire connaître les critères qui détermineront la décision prise et qui conduiront donc à accorder le prêt en totalité ou partiellement ou, éventuellement, à en refuser l'octroi.

Assurance vieillesse (majoration forfaitaire de 5 p. 100).

5661. — 2 septembre 1978. — **M. Pierre Raynal** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur les modalités d'attribution de la majoration forfaitaire de 5 p. 100 appliquée aux retraites liquidées avant le 1^{er} janvier 1973. Cette majoration est intervenue à trois reprises, en application des dispositions de la loi n° 71-1132 du 31 décembre 1971, de la loi n° 75-1279 du 30 décembre 1975 et de la loi n° 77-657 du 28 juin 1977. Toutefois, elle ne s'applique, en cas d'appartenance à plusieurs régimes d'assurance vieillesse, qu'aux assurés ayant totalisé un minimum de 120 trimestres de cotisations dans un seul de ces régimes. C'est ainsi qu'une personne justifiant de trente-six années d'assurance au titre du régime général et du régime des salariés agricoles n'a pu bénéficier de ces différentes majorations, au motif que la période d'affiliation à l'un ou l'autre de ces régimes était d'une durée inférieure à trente ans. Il lui demande si elle n'estime pas inéquitable les règles rappelées ci-dessus et si elle n'envisage pas de prendre toutes dispositions afin qu'une coordination intervienne entre les régimes concernés afin de mettre un terme à une mesure aussi discriminatoire pour les assurés totalisant la durée d'assurance minimum exigée mais s'appliquant à deux régimes d'assurance vieillesse.

Impôt sur le revenu (concierges et gardiens d'immeubles).

5663. — 2 septembre 1978. — **M. Edouard Frédéric-Dupont** signale à **M. le ministre du budget** que les indemnités de remplacement des concierges et gardiens d'immeubles ont le caractère de compléments de salaires et sont imposables sous cette rubrique lorsque les gardiens et concierges ne prennent pas de congés payés. Il lui demande les formalités que le concierge ou gardien doit remplir pour justifier qu'il a pris un remplaçant et la nature de l'indemnité qu'il a versée à celui-ci. Il lui demande également si cette indemnité de remplacement pour congés annuels et pour congés hebdomadaires doit être considérée comme un salaire et déclarée comme telle par le remplaçant alors qu'il n'existe pas de lien de subordination entre le remplaçant et le concierge qui permet de soutenir que le remplaçant soit le salarié du concierge.

Allocation d'aide publique (concierges et gardiens d'immeubles).

5664. — 2 septembre 1978. — **M. Edouard Frédéric-Dupont** signale à **M. le ministre du travail et de la participation** que l'article R. 351-1 du code du travail prévoit que seules les personnes n'ayant pas reçu une rémunération d'appoint, mais un salaire régulier, peuvent prétendre au bénéfice de l'allocation d'aide publique. En outre, est considérée comme salaire d'appoint une somme ne dépassant pas la moitié du SMIC mensuel calculé sur la base de quarante heures par semaine. Il en résulte que les gardiens d'immeubles qui, en vertu des conventions collectives, ne perçoivent qu'un salaire mensuel inférieur à la moitié du SMIC, se voient priver de l'aide publique aux travailleurs privés d'emploi par les directions départementales du travail et de l'emploi de Paris. Cette interprétation considère donc les salaires principaux comme des salaires d'appoint. Il lui demande, en conséquence, s'il compte, pour remédier à une situation aussi injuste, modifier l'article R. 351-1 du code du travail et si, en attendant, il pense donner des instructions aux directions

départementales du travail et de l'emploi pour faire bénéficier les concierges et gardiens d'immeubles dont la rémunération est inférieure à la moitié du SMIC de l'aide publique, puisqu'il s'agit d'un salaire régulier et non d'une rémunération d'appoint.

Finances locales (délais de paiement).

5665. — 2 septembre 1978. — **M. Henri Bayard** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie** sur le problème des délais de paiements des collectivités locales, se faisant l'écho de certaines déclarations qu'il aurait faites sur ce sujet. La nécessité de réduire ces délais de paiement ne peut être doute pour personne, et c'est une condition de survie des entreprises. Il faut noter toutefois que dans de très nombreux cas les collectivités qui entreprennent des opérations d'investissements assurent le financement par emprunts, déduction faite de la subvention d'Etat lorsque celle-ci existe. Dans la pratique cette subvention n'est versée qu'à la fin des travaux, lorsque le décompte définitif est approuvé, soit de nombreux mois après cet achèvement. Les collectivités n'ayant pas de trésorerie suffisante ne peuvent donc régler leurs entreprises qu'au moment où elles perçoivent, de fait, cette subvention, ce qui explique ces retards et les difficultés qui en résultent pour les entreprises. Dans ces conditions, s'il est nécessaire de réduire les délais de paiement, il demande quelles mesures seront prises pour un versement accéléré des subventions à ces collectivités.

Divorce (pension de réversion).

5666. — 2 septembre 1978. — **M. Henri Bayard** rappelle à **M. le ministre du budget** qu'en vertu de l'article L. 44 du code des pensions civiles et militaires de retraite, annexé à la loi du 26 décembre 1964, il était précisé que : « la femme divorcée ou séparée de corps, lorsque le jugement n'a pas été prononcé exclusivement en sa faveur, ne peut prétendre à pension ». Par ailleurs, la loi du 11 juillet 1975 portant réforme du divorce a effectivement modifié les articles L. 44 et 45 du même code. Cette réforme est entrée en vigueur au 1^{er} janvier 1976 et n'a pas d'effet sur les situations déjà acquises. De ce fait, certaines femmes séparées ou divorcées dont l'ex-mari est d'ailleurs décédé n'ont, lorsque les faits sont antérieurs au 1^{er} janvier 1976, aucun droit à réversion et sont donc en situation très difficile. Il lui demande s'il ne conviendrait pas de tenir compte des années de vie commune et leur allouer cette pension au prorata.

Assurances maladie maternité

(produits spéciaux pour l'alimentation par sonde : remboursement).

5667. — 2 septembre 1978. — **M. Jean Baridon** appelle tout spécialement l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur la situation, au regard de la sécurité sociale, des malades dont l'alimentation doit être assurée sur prescription médicale par une sonde, étant donné que cette prescription est la condition essentielle de survie. Il rappelle que la sécurité sociale refuse le remboursement des produits nécessaires à cette alimentation : realmentyl, vegebaby, liprocil, alburone, maltiney. Le refus est basé sur le fait que la liste des médicaments spécialisés prévus par l'article L. 266-1 du code de la sécurité sociale ne prévoit pas ces produits au titre des médicaments. Il lui demande si, sur le plan social et humain, une telle restriction ne pourrait pas être évitée, notamment par assimilation de ces produits aux médicaments ordinaires. Il y a lieu de souligner que les produits dont il s'agit ne se trouvent, du reste, qu'en pharmacie.

Assurances maladie-maternité (frais de déplacement

de la tierce personne accompagnant un curiste : remboursement).

5668. — 2 septembre 1978. — **M. Maurice Tissandier** expose à **Mme le ministre de la santé et de la famille** que le remboursement de frais de déplacement engagés par la tierce personne accompagnant un curiste est soumis à des conditions apparemment peu justifiables. En effet, il n'est tenu compte que du prix du billet de 2^e classe SNCF effectivement acheté. Si le déplacement est effectué en automobile personnelle, par exemple, aucun remboursement n'est considéré comme exigible. Il demande si des mesures peuvent être prises afin que les intéressés aient droit à remboursement de billet de 2^e classe SNCF, et cela quel que soit le moyen de transport effectivement utilisé.

Année internationale du troisième âge.

5669. — 2 septembre 1978. — **M. Michel Rocard** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** ce que le Gouvernement français a fait ou envisage de faire en vue de s'associer à l'initiative de l'Organisation des Nations unies tendant à instituer une année internationale du troisième âge en 1982.

Autoroutes (axe Soumoulou—Pau—Bayonne).

5670. — 2 septembre 1978. — **M. André Labarrère** rappelle à **M. le ministre des transports** ses déclarations publiques au Parlement de Navarre à Pau lors de sa visite dans les Pyrénées-Atlantiques en juin dernier au sujet de la priorité à accorder à l'axe autoroutier Soumoulou—Pau—Bayonne. L'entrée prochaine de l'Espagne dans le Marché commun, le retard de la réouverture de la ligne Pau—Canfranc rendent indispensable le développement de l'équipement routier et particulièrement la réalisation de l'autoroute Soumoulou—Pau—Bayonne, amorce de la grande voie du piémont pyrénéen. Selon certaines informations liées à la préparation du budget 1979, la construction de cette autoroute serait retardée. Il lui demande de bien vouloir confirmer ses propos et sa résolution de voir réaliser au plus vite l'autoroute Soumoulou—Pau—Bayonne.

Assurances vieillesse (pensions : paiement mensuel).

5671. — 2 septembre 1978. — **M. Jean-Pierre Chevènement** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le paiement mensuel des pensions. Il lui demande de bien vouloir faire le point sur les réalisations et sur le programme retenu pour parvenir à cet objectif. Il souhaite également connaître les raisons qui s'opposent à ce que le bénéfice de la mensualisation, réservée jusqu'ici aux pensionnés qui acceptent que leurs arrérages soient réglés par virement à un compte d'épargne, soit étendu à tous ceux qui souhaitent conserver le bénéfice du règlement par mandat postal à domicile.

Impôt sur le revenu (indemnité de départ à la retraite).

5672. — 2 septembre 1978. — **M. Jean-Pierre Chevènement** demande à **M. le ministre du budget** s'il envisage de relever et d'indexer sur le coût de la vie le plafond d'exonération de 10 000 francs prévu par le code général des impôts sur l'indemnité de départ à la retraite, celle-ci représentant souvent le moyen de pallier les difficultés que rencontrent les assurés sociaux entre la date de leur départ à la retraite et le règlement de la liquidation de leurs pensions légales et complémentaires.

Aveugles (insertion dans la vie courante).

5674. — 2 septembre 1978. — **M. Laurent Fabius** appelle l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la nécessité de tout mettre en œuvre afin de faciliter une meilleure insertion des aveugles dans la vie courante. Dans cette perspective, il lui demande si, et dans quels délais, il envisage de favoriser le doublement des feux de signalisation aux passages piétonniers les plus dangereux par une signalisation sonore, à l'exemple des installations réalisées par certains pays d'Europe.

Hôpitaux : personnel

(remboursement des frais d'hébergement des agents en formation).

5675. — 2 septembre 1978. — **M. Louis Le Pen** expose à **Mme le ministre de la santé et de la famille** que les agents des établissements hospitaliers qui acceptent d'aller en formation dans une ville éloignée de la leur sont remboursés de leurs frais d'hébergement à des tarifs qui ne permettent pas de couvrir les frais réels. Il s'avère de plus que les textes réglementaires à utiliser pour effectuer ces remboursements sont peu clairs. En conséquence, il lui demande des précisions sur ce point de réglementation et quelles mesures sont envisagées pour permettre une revalorisation sensible de ces indemnités.

Emploi (Calvados).

5677. — 2 septembre 1978. — **M. Louis Mexandeau** demande à **M. le ministre du travail et de la participation** de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il compte prendre pour sauvegarder et développer l'emploi dans le département du Calvados. La direction de la Métallurgie de Normandie vient d'annoncer dans la réunion du comité d'entreprise du 22 août 1978 que, la situation de l'entreprise s'étant dégradée, elle allait entamer des négociations avec le groupe lorrain Sacilor en vue d'un rapprochement et, au cas où ces négociations n'aboutiraient pas, elle se verrait contrainte de fermer l'entreprise. Les répercussions d'une telle décision seraient graves pour le département et la région qui, en perdant leur seule industrie lourde, perdraient 5 700 emplois et probablement autant par effet induit. La situation qui en résulterait condamnerait définitivement notre région au sous-développement économique. Les perspectives de reprise par le groupe Sacilor ne laissent augurer, quant à elles, rien de bon pour l'emploi. Un nouveau plan de restructuration de

l'entreprise normande dans le cadre du groupe lorrain ne doit pas se traduire par de nouvelles suppressions de postes de travail. Phare de l'économie normande, la SMN qui a peu bénéficié des sommes importantes accordées à la sidérurgie française, ne peut pas et ne doit pas voir le nombre de ses employés diminuer encore. Il lui rappelle les propos qu'il tenait lors de sa récente visite dans le département du Calvados, tels qu'ils ont été repris par la presse, à savoir : « la SMN est une entreprise bien gérée qui peut donc se battre » et « les pouvoirs publics feront en sorte qu'elle puisse continuer à tenir sa place ». Il lui rappelle également que la région de Basse-Normandie est la plus touchée par le chômage et qu'elle détient le triste record d'être la première des vingt-deux régions françaises pour le nombre de chômeurs de moins de vingt-cinq ans. Il lui rappelle enfin que des régions victimes également de la reconversion de la sidérurgie ont bénéficié de l'installation de nouvelles industries, alors que jusqu'à maintenant la Basse-Normandie a été oubliée, et qu'il faut donc que les pouvoirs publics aident à l'implantation d'industries nouvelles dans la région.

Apprentissage (aide de l'Etat).

5680. — 2 septembre 1978. — **M. Vincent Ansquer** rappelle à **M. le ministre du commerce et de l'artisanat** les assurances qu'il a personnellement données devant l'assemblée générale des chambres de métiers concernant l'encouragement à apporter à l'apprentissage en affirmant solennellement que celui-ci « constitue plus que jamais une filière d'embauche et de formation à privilégier ». Il lui fait observer que cette promesse pourrait en partie se concrétiser par l'augmentation du coefficient de prise en charge des CFA par l'Etat. Le taux d'intervention de celui-ci, fixé actuellement à 70 p. 100, devrait être porté à 76 p. 100 dès la rentrée de 1978. Il lui demande de lui faire connaître ses intentions à ce sujet en appelant son attention sur la nécessité d'une action immédiate dont dépend tout le problème de l'apprentissage et, par voie de conséquence, l'emploi des jeunes.

Formation professionnelle (femmes).

5681. — 2 septembre 1978. — **M. Vincent Ansquer** appelle l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur les difficultés que rencontrent les femmes seules et les femmes chefs de famille pour bénéficier de la formation professionnelle leur permettant de faire face au désastre familial qui les a touchées. Il s'avère en effet que les centres de formation professionnelle auxquels elles peuvent avoir recours sont pratiquement inefficaces face à leurs besoins pour les raisons suivantes : l'éventail des professions enseignées est insuffisamment ouvert : trois à cinq métiers par centre ; les délais d'attente avant le début du stage sont nettement trop longs : de l'ordre de deux à quatre ans ; les mères de famille ne peuvent quitter leur commune de domicile pour suivre un enseignement dans une autre ville ou un autre département. Il lui demande en conséquence que soit étudiée, pour les femmes seules, la possibilité d'une formation professionnelle effectuée directement chez l'employeur, à la façon des reclassements sanitaires des services de la main-d'œuvre, les candidats bénéficiant des mêmes avantages que ceux servis dans les centres de FPA et les formateurs se voyant exonérés du paiement des charges sociales pour les stagiaires. Il souhaite connaître la suite susceptible d'être réservée à cette suggestion.

Assurances maladie-maternité (étudiants étrangers).

5682. — 2 septembre 1978. — **M. André Durr** appelle l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le problème de l'affiliation à une caisse d'assurance maladie des étudiants étrangers poursuivant leurs études en France. Actuellement, seuls bénéficient du régime de la sécurité sociale étudiante les étudiants originaires de pays ayant passé des conventions ou des accords de réciprocité. Les étudiants des autres pays sont seulement invités à s'affilier volontairement à la caisse d'assurance maladie de la sécurité sociale étudiante ou à une autre caisse. Compte tenu des tarifs de l'affiliation volontaire, la plupart des intéressés ne sollicitent pas cette affiliation et sont donc, en cas de maladie ou d'accident, à la charge des services sociaux des municipalités. Il lui demande si elle n'envisage pas, en liaison avec sa collègue, **Mme le ministre des universités** : 1° de faire obligation à tout étudiant étranger s'inscrivant à une université, d'être affilié à une caisse d'assurance maladie. Pour les étudiants dont les pays n'ont pas passé de convention, il s'agira donc de l'affiliation au régime volontaire ; 2° d'accélérer, en raison du caractère onéreux de l'affiliation volontaire, le remplacement de celle-ci par l'assurance personnelle, ce qui permettrait de réduire les frais d'affiliation et de faire supporter par le ministère de la santé, et conformément à la vocation de celui-ci, les remboursements de dépense en cas de maladie et d'accident.

*Imposition des plus-values
(actions des sociétés à prédominance immobilière).*

5687. — 2 septembre 1978. — **M. Edouard Frédéric-Dupont** signale à **M. le ministre du budget** que, pour les sociétés à prédominance immobilière, l'article 68 de la loi de finances pour 1978, tel qu'il est interprété par l'administration fiscale, exclut de la qualité de valeur mobilière les actions de telles sociétés. Ainsi la loi du 19 juillet 1978 sur les plus-values immobilières leur est applicable, ce qui applique à ces sociétés le régime de transparence fiscale et fait que les actions de telles sociétés deviennent pour les actionnaires des titres d'une propriété directe sur les immeubles de telles sociétés. Le parlementaire susvisé demande, en conséquence, au ministre de dire que les propriétaires de tels titres bénéficient des exonérations accordées par la loi de 1978 aux personnes physiques, propriétaires directs de biens immobiliers, notamment : quant au propriétaire d'actions, exonération pour résidence principale pendant vingt ans s'il cumule la qualité de locataire de la société à prédominance immobilière avec la propriété des actions de la même société (comme c'est le cas pour les sociétés de copropriétés); quant à la société elle-même, exonération de la taxe si elle vend sa propriété immobilière l'ayant achetée depuis plus de vingt ans.

*Conseils locaux de parents d'élèves
(ventes de livres et de matériels scolaires).*

5688. — 2 septembre 1978. — **M. Jacques Douffiagues** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie** sur les circulaires distribuées par certains « conseils locaux de parents d'élèves » et proposant aux parents « une bourse aux livres d'occasion (...) », la vente de livres neufs et de matériel de technologie (...) et la vente de fournitures scolaires ». Si la bourse n'appelle pas de commentaires, en revanche les actes de commerce effectués sous couvert d'une association de la loi de 1901 relèvent, semble-t-il, d'une concurrence irrégulière au détriment des professionnels qualifiés. Aussi, **M. Douffiagues** demande-t-il si les pratiques de ces associations en cause sont licites et, dans l'affirmative, quel régime fiscal est appliqué aux transactions intervenues. Dans la négative, quelles sont les dispositions envisagées par le Gouvernement pour y mettre un terme.

*Dépistage préventif de l'alcoolémie
(vente d'alcootests dans les pharmacies).*

5690. — 2 septembre 1978. — **M. Joseph-Henri Muijouiën du Gasset** demande à **Mme le ministre de la santé et de la famille** si elle n'envisage pas d'inciter les pharmacies à détenir des alcootests à la disposition des usagers de façon que ces derniers puissent contrôler leur état alcoolémique.

*Emploi (Deville [Seine-Maritime]) :
Société Aunoy-Fortier et Société industrielle de confection).*

5692. — 2 septembre 1978. — **M. Laurent Fabius** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur la situation des travailleuses et des travailleurs de la Société Aunoy-Fortier et de la Société industrielle de confection, à Deville (Seine-Maritime). 612 membres du personnel de ces sociétés ont reçu récemment leur lettre de licenciement. Cette mesure fait suite à 450 licenciements intervenus au début de l'année. Prises sans aucune information du personnel et sans motivation précise, ces décisions signifient pour plusieurs centaines de travailleuses et de travailleurs de l'agglomération Rouen-Elbeuf une réalité dramatique. A ce jour, en outre, le personnel licencié en juillet n'a reçu ni indemnité ni rémunération pour juillet ni certificat de travail. La situation ainsi créée dans une région surtout où le chômage (notamment le chômage des femmes) est particulièrement important est inacceptable. Il lui demande de prendre d'urgence les mesures nécessaires pour remédier à cette situation afin que le personnel ne subisse pas les conséquences de décisions dont il n'est pas responsable.

Cadres (chômeurs).

5694. — 2 septembre 1978. — **M. Laurent Fabius** appelle l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur la situation des cadres âgés de plus de cinquante ans, licenciés pour raison économique, qui ont épuisé leurs droits aux prestations de l'assurance-chômage, qui ne peuvent bénéficier de la pré-retraite, et qui ne retrouvent aucun emploi. Cette situation très fréquente, notamment en Seine-Maritime, n'est malheureusement pas propre aux cadres. Mais elle les frappe très durement. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre afin d'y remédier concrètement.

Cultes (église Saint-Nicolas-du-Chardonnet).

5696. — 2 septembre 1978. — Par la question n° 5285 qu'il a posée le 8 juillet 1978, **M. Paul Quilès** souhaitait connaître de **M. le ministre de l'Intérieur** les raisons du retard dans l'application du jugement prononcé le 1^{er} avril 1977, et confirmé en appel le 13 juillet, concernant l'évacuation de l'église Saint-Nicolas-du-Chardonnet. Il lui a été répondu le 5 août 1978 que « l'évacuation de l'église Saint-Nicolas-du-Chardonnet a été différée en raison des troubles de l'ordre public que risquait d'entraîner cette opération. » Très surpris par cette réponse laconique et pour le moins étonnante, il lui demande : 1° sur quels éléments précis il se fonde pour déclarer que l'application de cette décision de justice risque d'entraîner « des troubles de l'ordre public » ; 2° s'il ne pense pas que l'ordre public est effectivement troublé par l'occupation illégale actuelle ; 3° dans quelles autres situations il a été amené (ou il risque d'être amené) à différer l'application de décisions de justice similaires.

Allocations de logements (personnes âgées en hospice).

5697. — 2 septembre 1978. — **M. Roger Fourneyron** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur l'émotion provoquée par l'annonce de dispositions restrictives en matière du versement de l'allocation logement pour les personnes âgées en hospice. La distinction entre « maison de retraite » et « hospice » est extrêmement difficile à établir. Il serait plus opportun, si une mesure doit être prise, de tenir compte du financement des investissements engagés pour réaliser ces différents établissements. Dans certains départements, il est évident que l'humanisation des hospices s'est faite grâce à un certain nombre de prêts qui ne pourront pas être remboursés si l'allocation logement vient à être supprimée. Cela mettrait en cause gravement l'équilibre financier des établissements. Il lui demande donc de bien vouloir rassurer tous les responsables d'établissements sur les intentions du Gouvernement en la matière.

Impôt sur le revenu (rentes viagères).

5699. — 2 septembre 1978. — **M. Guy Guermeur** rappelle à **M. le ministre du budget** qu'au cours de la séance de l'Assemblée nationale du 25 janvier 1963, le ministre des finances et des affaires économiques avait exposé que les rentes viagères correspondent pour une partie à un revenu et pour une partie à l'amortissement du capital aliéné pour la constitution de la rente. Pour une personne très jeune, lors de rentrée en jouissance de la rente, la proportion de revenu est plus forte que la proportion d'amortissement du capital. A l'inverse, pour une personne très âgée, il n'y a plus en fait que l'amortissement du capital. Pour faire en sorte que les rentiers-viagers soient imposés sur les revenus et non pas sur l'amortissement du capital, il avait proposé que ces revenus soient calculés en multipliant les rentes par un coefficient allant de 30 p. 100 dans le cas d'une personne âgée de plus de soixante-neuf ans pour atteindre 60 p. 100 pour une personne jeune. Cependant, l'article 75 de la loi n° 63-158 du 23 février 1963 n'est pas conforme à l'exposé fait par le ministre des finances et des affaires économiques ni d'ailleurs aux observations de la commission des finances, le coefficient de 80 p. 100 n'ayant pas été mis comme coefficient d'âge mais comme coefficient applicable au-dessus d'un certain plafond (actuellement 25 000 F) et cela quel que soit l'âge. Il en résulte que jusqu'à 25 000 F les coefficients d'âge sont appliqués et les rentiers viagers sont correctement imposés sur le revenu compris dans leurs rentes. Par contre, au-dessus de 25 000 F, c'est le seul coefficient de 80 p. 100 qui est appliqué et les rentiers viagers sont imposés sur une partie de l'amortissement du capital compris dans les rentes ; et cela d'autant plus fortement que le crédit rentier est plus âgé lors de l'entrée en jouissance de sa rente. La proportion de capital au-dessus de 25 000 F, injustement imposée comme revenu est de : 80 p. 100 — 70 p. 100 = 10 p. 100 si l'intéressé est âgé de moins de cinquante ans ; 80 p. 100 — 50 p. 100 = 30 p. 100 si l'intéressé est âgé de cinquante à cinquante-neuf ans ; 80 p. 100 — 40 p. 100 = 40 p. 100 si l'intéressé est âgé de soixante à soixante-neuf ans ; 80 p. 100 — 30 p. 100 = 50 p. 100 si l'intéressé est âgé de plus de soixante-neuf ans. Ainsi, à soixante-dix ans, la moitié de l'amortissement du capital au-dessus de 25 000 F est imposée comme revenu au taux de l'impôt sur le revenu, ce qui est considérable. Cet impôt sur le capital touche même les rentiers viagers modestes. Pour avoir à soixante-dix ans une rente de 25 000 F, il suffit d'aliéner à la CNP une somme de 228 075 F. Pour bénéficier de cette somme à soixante-dix ans, il suffit à partir de dix-huit ans de placer à intérêts composés au taux net des emprunts actuels 1,20 F par jour. Il lui demande de bien vouloir envisager dans le cadre de la prochaine loi de finances pour 1979 des dispositions

tendant à abroger le dernier alinéa du paragraphe I de l'article 75 de la loi de finance n° 63-156 du 23 février 1963, alinéa qui est contraire à l'exposé fait par le ministre des finances et des affaires économiques de l'époque ainsi qu'aux observations et décisions de la commission des finances.

Vignette automobile (extension de l'exonération pour invalidité).

5702. — 2 septembre 1978. — **M. Pierre Welsenhorn** rappelle à **M. le ministre du budget** que l'exonération de la vignette automobile est actuellement accordée aux bénéficiaires de pensions militaires d'invalidité et victimes de guerre en possession de l'attestation délivrée par l'office départemental des anciens combattants ainsi qu'aux infirmes civils titulaires de la carte spéciale prévue à l'article 173 du code de la famille et de l'aide sociale revêtu de la mention « Situation debout pénible ». Il lui fait observer qu'un certain nombre d'infirmes, autres que celles motivant la mention rappelée ci-dessus, paraissent devoir être prises également en considération pour la délivrance d'une vignette gratuite. Il lui demande si le bénéfice de cette exonération ne pourrait pas être étendue à d'autres formes d'invalidité que celles actuellement retenues ou, à tout le moins, si les demandes présentées à cet effet par les intéressés ne pourraient être examinées cas par cas et en tenant compte des situations personnelles des requérants.

Débts de tabac (grâce).

5703. — 2 septembre 1978. — **M. Pierre Welsenhorn** rappelle à **M. le ministre du budget** qu'aux termes de la réglementation actuellement en vigueur, seule une société en nom collectif ou une personne peut gérer un débit de tabac. Cette restriction ne permet donc pas à l'unique commerce qui représente souvent dans une commune rurale une épicerie-boulangerie de gérer, parallèlement à son activité principale, un débit de tabac. Il lui demande de lui faire connaître les raisons qui s'opposent à cette possibilité et souhaite, dans l'intérêt de la population, qu'un commerçant soit autorisé, dans chaque petite commune, à exercer cette gérance.

*Assurance maladie et maternité
(Alsace-Lorraine : travailleurs frontaliers).*

5704. — 2 septembre 1978. — **M. Pierre Welsenhorn** rappelle à **Mme le ministre de la santé** et de la famille que, dans le cadre des accords intervenus au sein de la Communauté économique européenne, les travailleurs frontaliers cotisent auprès des caisses d'assurance maladie des pays d'accueil au titre des assurances maladie, maternité, accidents, invalidité pour eux-mêmes, leur conjoint et leurs enfants. Ils sont couverts pour ces mêmes risques à leur lieu de résidence par le régime général de la sécurité sociale. Des accords de rétrocession de prestations interviennent entre les Etats et les caisses intéressées. Toutefois, il a été constaté que les taux de cotisations versées, par exemple, aux caisses allemandes (AOK) sont supérieurs à ceux des cotisations éventuellement correspondantes de la sécurité sociale, compte tenu des plafonds de ressources ainsi que de la majoration (1 p. 100) de la cotisation salariale en France, suivant le régime local des départements du Bas-Rhin, du Haut-Rhin et de la Moselle. Il s'avère que le régime local, qui prévoit le remboursement à 90 p. 100 au lieu de 65 à 75 p. 100 dans le régime général, se trouve entièrement financé par la différence du taux des cotisations salariales (1 p. 100) en ce qui concerne la différence des remboursements effectués. Il lui demande que des dispositions soient prises afin de mettre un terme aux mesures discriminatoires subies par les travailleurs frontaliers d'Alsace et de Lorraine, non seulement vis-à-vis de leurs collègues de travail mais également de la population salariale occupée sur place.

Médaille de la Résistance (déportés résistants).

5706. — 2 septembre 1978. — **M. Gilbert Faure** attire l'attention de **M. le ministre de la justice** sur le fait que 25 p. 100 seulement des déportés résistants seraient titulaires de la médaille de la Résistance. Il lui demande donc si une levée de forclusion permettant de réparer cette injustice pourrait être envisagée.

Déportés et internés résistants (bonification forfaitaire).

5708. — 2 septembre 1978. — **M. Gilbert Faure** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux anciens combattants** sur la situation des déportés et internés résistants homologués à la date de leur arrestation. En effet, les temps de détention et de déportation donnent droit au bénéfice de la campagne double, augmentée de six mois. Mais un certain nombre de déportés et internés n'ont pas

reçu d'homologation pour la période antérieure à leur arrestation. Or, ils n'ont pas commencé la résistance le jour où ils ont été arrêtés. C'est pourquoi il semblerait équitable de leur attribuer une bonification forfaitaire d'un an par exemple pour cette période de résistance antérieure à leur arrestation.

*Pensions de retraites civiles et militaires
(principe de la non-rétroactivité des lois).*

5709. — 2 septembre 1978. — **M. Gilbert Faure** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur l'application systématique du principe de la non-rétroactivité des lois. L'objet essentiel de ce principe est d'assurer la protection des citoyens. Mais son application absolue conduit à l'iniquité quand il s'agit du domaine social. En effet, lorsqu'une loi prévoit une amélioration dans le domaine des retraites, par exemple, elle ne légifère que pour l'avenir et prive donc tous les retraités existants du bénéfice de ses dispositions. Elle crée donc des catégories différentes d'ayants droit. Dans ses rapports, le médiateur a bien souligné ce que cette application systématique d'un principe, excellent en soi lorsqu'il protège, peut être injuste lorsqu'il empêche un progrès. Il en est ainsi des pensionnés, avant le 1^{er} décembre 1964, qui ne peuvent bénéficier du nouveau code des pensions. Il lui demande ce qu'il pense faire pour effacer cette injustice.

*Fonds national de solidarité
(ressources retenues pour l'ouverture du droit aux allocations).*

5713. — 2 septembre 1978. — **M. Louis Besson** appelle une nouvelle fois l'attention de **Mme le ministre de la santé** et de la famille sur le problème des ressources retenues pour l'ouverture du droit aux allocations du fonds national de solidarité. Par une précédente question écrite n° 26639 du 28 février 1976, il avait souhaité que le Gouvernement accepte d'exclure des ressources des demandeurs celles provenant de pensions versées à des victimes de guerre. Il lui signale le cas d'un ménage de retraités disposant annuellement, pour deux personnes, retraite complémentaire incluse, de moins de 19 000 francs, soit moins de 800 francs par personne et par mois. L'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité est refusée à ce ménage parce qu'il est ajouté à leur retraite la pension d'ascendant qu'ils percevaient depuis que leur fils a été tué en Algérie. Comme dans sa réponse à la question précitée, réponse parue au *Journal officiel* du 28 août 1976, **M. le ministre du travail** affirmait que la question n'avait pas échappé à l'attention du Gouvernement qui l'examinerait dans le cadre de la réforme d'ensemble du minimum vieillesse dont le principe était à l'étude, il lui demande, deux ans plus tard, si le Gouvernement est enfin prêt à accepter qu'il ne soit pas tenu compte des pensions des victimes de guerre pour l'appréciation de la condition de ressources que doivent remplir les bénéficiaires de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité.

Impositions des plus-values (parts de sociétés immobilières).

5715. — 2 septembre 1978. — **M. Gilbert Séné** expose à **M. le ministre du budget** le cas d'un contribuable ayant souscrit en 1957 un groupe d'actions d'une société immobilière de copropriété, loi du 28 juin 1938, ladite société ayant pour objet social la construction d'un ensemble immobilier affecté pour plus des trois quarts à l'habitation. Le programme s'est déroulé ainsi que prévu. Les parts souscrites par ce contribuable donnent vocation à la propriété d'un immeuble commercial de bureaux inclus dans l'ensemble immobilier concerné et cet immeuble de bureaux est vendu local par local, donc plusieurs cessions de parts interviennent. A l'époque de la souscription des parts en 1957, ledit contribuable n'était pas professionnel de la construction. Il l'est devenu en 1964 en créant une entreprise de maçonnerie et en réalisant des opérations immobilières. Il a arrêté pour raisons de santé son entreprise de maçonnerie mais demeure dirigeant salarié d'une société de promotion immobilière dont il détient 10 p. 100 seulement du capital. Les profits résultant de la cession des actions, objet de la présente question, ne constituent pas la source normale des revenus du cédant. Il s'agit d'une opération de placement de capitaux, effectuée dans le cadre de la gestion de son patrimoine privé. Il lui demande de lui faire connaître quelle taxation sur les plus-values l'administration sera amenée à appliquer si l'on considère : la date de souscription des parts sociales (1957) qui remonte à vingt ans ; les dates d'obtention du permis de construire et de divers modificatifs qui s'échelonnent du 12 novembre 1958 au 2 décembre 1964 ; la date de déclaration d'achèvement de l'immeuble de bureaux intervenue en septembre 1974 ; la date des cessions d'action donnant vocation à la propriété des locaux constituant l'immeuble qui interviennent en 1978 et non pour l'immeuble entier mais à divers acquéreurs.

Agences pour l'emploi (Hérault).

5716. — 2 septembre 1978. — **M. Gilbert Sénès** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur la situation des services de l'agence pour l'emploi dans un département particulièrement affecté par le chômage. En ce qui concerne Montpellier et l'arrondissement, ce sont 10 000 demandeurs d'emploi qui auront affaire à ce service. Or, le plan d'action prioritaire prévoyait la création sur la ville de Montpellier d'une troisième agence pour l'emploi, les deux agences existantes n'ayant pas la possibilité de faire face à un travail sans cesse accru. Par ailleurs, dans le cadre du même plan d'action prioritaire, la création d'une antenne était prévue dans la région biterroise. Il lui demande de lui faire connaître à quel moment ces créations deviendront effectives et ce, dans l'intérêt d'un service public qui voit avec inquiétude se développer dans notre région particulièrement défavorisée, le nombre des demandeurs d'emploi.

Déportés et internés (fonctionnaires).

5718. — 2 septembre 1978. — **M. Gilbert Faure** demande à **M. le ministre du budget** de bien vouloir lui faire connaître pour quels motifs le décret d'application de la loi n° 77-773 du 12 juillet 1977 aux déportés fonctionnaires n'est pas encore paru et à quelle date il pense pouvoir le faire paraître.

Assurances vieillesse (revendications des retraités CGT).

5723. — 2 septembre 1978. — **M. Christian Nuccl** indique à **Mme le ministre de la santé et de la famille** que de très nombreuses sections départementales de retraités CGT se sont réunies et ont notamment demandé : 1° l'augmentation de 20 p. 100 des pensions de retraites ; 2° la fixation du montant des retraites à 75 p. 100 minimum de tous les éléments du salaire ou de fin de carrière, avec un minimum égal au SMIC (2 400 francs) pour une carrière d'au moins vingt-cinq ans d'activité attestée par tout moyen de preuve ; 3° l'augmentation immédiate du minimum vieillesse pour le porter à 60 p. 100 du SMIC revendiqué soit 1 440 francs, étape vers l'objectif de 80 p. 100 du SMIC ; 4° la pension de reversion à 75 p. 100 avec possibilité du cumul sans condition d'âge ou de ressources du bénéficiaire ; 5° octroi aux retraités d'avant 1973 du calcul des pensions sécurité sociale sur un nombre plus important de trimestres et sur les dix meilleures années ; 6° remboursement à 60 et 100 p. 100 des frais médicaux et pharmaceutiques et abrogation des ordonnances de 1967 ; 7° élargissement du nombre des bénéficiaires de l'aide ménagère qui doit devenir une prestation légale à charge du budget de l'Etat. Il lui demande quelle suite elle pense pouvoir réserver à ces revendications.

Impôt sur le revenu (charges déductibles : intérêts d'emprunts).

5726. — 2 septembre 1978. — **M. Michel Rocard** expose à **M. le ministre du budget** que des personnes exerçant des emplois non sédentaires, travaillant sur des chantiers or, de ce fait, logées par leur employeur cherchent souvent quelques années avant l'âge de leur retraite) à se faire construire ou à acheter un logement qu'ils aient en propre et sont donc amenés à contracter des emprunts à cette fin. Il semble toutefois que dans l'état actuel de la législation et de la réglementation, ils ne puissent déduire les intérêts de ces emprunts de leur déclaration de revenus ce qui les place dans une situation discriminatoire. Il lui demande en conséquence : 1° s'il n'existe pas déjà de la part de l'administration une interprétation plus bienveillante des textes ; 2° s'il ne lui paraît pas légitime que la loi corrige une situation qui, dans certains cas, peut être tout à fait injuste.

Commerce de détail (marges bénéficiaires).

5728. — 2 septembre 1978. — **M. Maurice Ligot** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie** sur l'application des règlements pris pour le contrôle des marges commerciales dans le secteur de la distribution. Les arrêtés ministériels du 31 octobre 1975 et du 23 décembre 1976 indiquent bien la définition de la marge, le mode de calcul de celle-ci en précisant qu'il convient d'en apprécier la valeur moyenne. La chambre de commerce et d'industrie de Cholet s'associant aux autres chambres s'étonne que les services de la concurrence et des prix, chargés de vérifier la stricte application de ces textes, retiennent un mode de calcul où la marge brute subit deux modifications : la première, du fait du calcul de la marge en pourcentage par rapport aux achats au lieu du pourcentage par rapport aux ventes, et la seconde, du fait de la relativisation de cette marge évaluée en pourcentage par rapport à

la marge antérieure. Cette façon de procéder ne tient pas compte de la vie réelle des affaires qui varie d'une année à l'autre. Il lui demande donc de faire connaître les dispositions qu'il compte prendre pour que, pendant la période où les marges seront encore bloquées, elles le soient en fidèle application des arrêtés ministériels.

Finances locales

(fiscalisation de la contribution des employeurs à la construction).

5730. — 2 septembre 1978. — **M. Francisque Perrut** demande à **M. le ministre du budget** s'il est exact que la réforme des collectivités locales actuellement en cours d'étude prévoit, entre autres mesures financières, de fiscaliser la contribution des entreprises à la construction, actuellement 0,9 p. 100 des salaires (art. L. 313) du code de la construction et de l'habitation), en faisant affecter tout ou partie de cette somme aux finances des collectivités locales, municipales ou comités départementaux. Il signale les conséquences que pourrait avoir une telle mesure qui reviendrait, en fait, à spolier les salariés d'un patrimoine dont la gestion est faite à leur profit et sous leur contrôle par les comités interprofessionnels du logement (CIL) dans le cadre de l'interprofession, qui oriente librement les activités des CIL et des outils dont ceux-ci sont dotés. Si actuellement les besoins quantitatifs de logements se sont stabilisés, ils sont relayés par les besoins qualitatifs, notamment pour l'aménagement du tissu urbain à l'intérieur des villes. Une concertation bien établie entre les CIL et les collectivités locales pourrait permettre de préserver les intérêts des salariés tout en répondant aux besoins des collectivités elles-mêmes.

Assurances vieillesse (majoration pour conjoint à charge).

5734. — 2 septembre 1978. — **M. Michel Manet** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le montant de la majoration pour conjoint à charge pour les personnes percevant l'allocation aux vieux travailleurs salariés ou celle des non-salariés. Jusqu'au 30 juin 1977, l'allocation principale et la majoration donnaient lieu au versement d'un revenu identique. A compter du 1^{er} juillet 1977 la majoration n'a pas été l'objet d'une révision et elle est restée fixée forfaitairement à 4 000 francs par an. Il lui demande, pour un ménage dont les ressources annuelles n'excèdent pas le plafond fixé : si la majoration pour conjoint à charge ne devrait pas être fixée au même niveau que l'allocation principale, ceci pour tenir compte de l'évolution des prix d'une part, constatée depuis 1977, d'autre part de la faiblesse des revenus des ménages admis au bénéfice de l'AVTS ou de l'AVTNS : si la majoration sera prochainement révisée car son pouvoir d'achat a été largement entamé par l'érosion monétaire.

Coopération (Maroc).

5742. — 2 septembre 1978. — **M. Bernard Deschamps** attire l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur la situation faite aux fonctionnaires françaises, épouses de citoyens marocains, servant en coopération au Maroc. Elles ont reçu, le 3 janvier 1978, la résiliation de leur contrat de coopération et l'obligation de signer, au plus tard le 1^{er} février 1978, un contrat de droit commun. Cette mesure, imposée brutalement et sans aucune concertation, pose de graves problèmes aux intéressées. Il lui demande de préciser les mesures qu'il compte prendre pour sauvegarder les droits acquis de ces personnes.

Politique extérieure (Sahara occidental).

5744. — 2 septembre 1978. — **M. Maxime Kolinsky** rappelle à **M. le ministre des affaires étrangères** les engagements internationaux de la France concernant le Sahara occidental. Depuis 1974, le représentant de la France à l'ONU a voté toutes les résolutions concernant la décolonisation du Sahara occidental et affirmant le principe du droit à l'autodétermination du peuple sahraoui. A sa dernière session, l'assemblée générale de l'ONU a exprimé l'espoir qu'une solution juste et durable au problème du Sahara occidental soit promptement trouvée dans le cadre de l'OUA. Se référant à la résolution sur le Sahara occidental votée au sommet de l'OUA, à Khartoum, et aux récentes déclarations du Président de la République française sur cette question, il lui demande d'affirmer clairement que le territoire du Sahara occidental concerné par les résolutions de l'ONU et de l'OUA recouvre l'ex-colonie espagnole située entre les parallèles 27° 40' et 20° 45' de latitude Nord et de préciser quelles initiatives de Gouvernement compte prendre pour favoriser le processus tendant au règlement politique de la crise du Sahara occidental dans le respect du droit du peuple sahraoui à l'autodétermination.

Gardiens d'immeubles (encaissement des loyers).

5746. — 2 septembre 1978. — **M. Lucien Villa** attire l'attention de **M. le ministre du budget** sur la situation faite aux gardiens d'immeubles à l'occasion de l'encaissement des loyers acquittés avec de faux billets. La réponse qui a été faite aux intéressés est la suivante : « Les pertes supportées... constituent une dépense professionnelle. Elles sont donc normalement couvertes par la déduction forfaitaire de 10 p. 100 ». Une telle réponse lui paraît particulièrement injuste à l'égard de salariés qui font partie des catégories de personnel les plus mal rémunérées et les moins bien garanties. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour que ces travailleurs ne supportent pas les conséquences de fraudes dont ils ne sont nullement responsables.

Délégués du personnel (entreprises de restauration).

5747. — 2 septembre 1978. — **M. Lucien Villa** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur les pratiques utilisées par certaines entreprises de sous-traitance de restauration. Ces dernières, lorsqu'elles savent qu'elles vont perdre le contrat passé avec telle ou telle entreprise, procèdent à la mutation du personnel dont elles souhaitent se débarrasser, en particulier à celle des délégués syndicaux. Une récente enquête ministérielle apportant des éléments statistiques sur l'augmentation des licenciements de délégués du personnel depuis trois ans confirme la justesse des dénonciations syndicales. La protection légale dont bénéficient les représentants du personnel est de plus en plus battue en brèche. En conséquence il lui demande quelles mesures il compte prendre : pour que soit respectée la loi et que les institutions représentatives du personnel soient débarrassées des entraves mises à l'exercice de leurs fonctions ; pour faire cesser les pratiques qui viennent d'être signalées dans les entreprises de restauration.

Hôpitaux (région parisienne).

5748. — 2 septembre 1978. — **M. Gilbert Millet** attire l'attention de **Mme le ministre de la santé et de la famille** sur le manque d'équipements dans les hôpitaux de la région parisienne. A Paris et dans la région parisienne ces hôpitaux ne possèdent pas un seul scanner pouvant faire des investigations de l'abdomen. Ainsi, faute de crédits, l'assistance publique dirige ses malades vers les cliniques privées. Il lui demande de bien vouloir préciser les mesures qu'elle compte prendre pour remédier à cette situation scandaleuse.

Médecins (dépassements d'honoraires).

5749. — 2 septembre 1978. — **M. Emile Jourdan** expose à **Mme le ministre de la santé et de la famille** le préjudice grave subi par les assurés sociaux par la pratique de plus en plus répandue du droit à dépassement d'honoraires pour les médecins. Ces dépassements, qui ne donnent pas droit à remboursement, sont entièrement supportés par les malades et la généralisation de cette pratique déboucherait inévitablement sur un double secteur de la médecine : celui réservé à ceux qui en ont les moyens et les autres. Une telle méthode de réévaluation du revenu des médecins ou de promotion individuelle est totalement injuste puisque basée au départ sur l'inégalité de revenu des patients sur qui reposent entièrement de telles pratiques. Il lui demande si elle n'entend pas, dans le cadre d'une réforme permettant de dégager de nouveaux modes de rémunérations de l'activité médicale, mettre fin à la pratique du droit à dépassement d'honoraires telle qu'elle s'exerce actuellement. Dans l'immédiat, il lui demande si elle n'entend pas prendre les mesures pour en assurer la tarification et le remboursement en concertation avec les intéressés.

Sapeurs-pompiers (revendications).

5750. — 2 septembre 1978. — **M. Marcel Houël** expose à **M. le ministre de l'intérieur** les revendications des sapeurs-pompiers, notamment les revendications importantes et particulières au niveau des centres de première intervention. Il lui précise que : 1° la diversification des interventions devient telle que l'adaptation des équipements nécessite une permanente remise en cause ; 2° la formation et le recyclage prennent un temps de plus en plus important. Il lui rappelle encore les difficultés financières supportées par les communes, qui justifient sans aucun doute la nécessité que : a) le déplaçonnement des subventions sur l'acquisition de tout le matériel intervenant ; b) le taux de subvention, actuellement de 25 p. 100, soit sensiblement relevé en rapport avec les besoins réels ; c) la suppression de la TVA pour tout le matériel sapeur-pompier. Il lui rappelle encore que **M. le colonel Burgard**, au colloque de Vienne

en novembre 1976, n'avait pas manqué d'insister sur le rôle irremplaçable des sapeurs-pompiers volontaires et des nécessaires mesures qui doivent en découler. Il lui demande donc : quelles dispositions il entend prendre dans les prérogatives qui sont les siennes, pour que soient prises en compte les justes et légitimes revendications avancées par les sapeurs-pompiers volontaires ; ce qu'il entend faire, en liaison avec **M. le ministre des finances**, afin que soient pris en compte les réels intérêts de la collectivité concernant l'équipement indispensable des centres de première intervention, en regard des difficultés croissantes des charges des communes.

Sapeurs-pompiers (revendications).

5751. — 2 septembre 1978. — **M. Marcel Houël** expose à **M. le ministre du budget** les revendications des sapeurs-pompiers, notamment les revendications importantes et particulières au niveau des centres de première intervention. Il lui précise que : 1° la diversification des interventions devient telle que l'adaptation des équipements nécessite une permanente remise en cause ; 2° la formation et le recyclage prennent un temps de plus en plus important. Il lui rappelle encore les difficultés financières supportées par les communes qui justifient sans aucun doute la nécessité que : a) le déplaçonnement des subventions sur l'acquisition de tout le matériel intervenant ; b) le taux de subvention, actuellement de 25 p. 100, soit sensiblement relevé en rapport avec les besoins réels ; c) la suppression de la TVA pour tout le matériel sapeur-pompier. Il lui rappelle encore, comme il vient de le préciser également à **M. le ministre de l'intérieur**, que **M. le colonel Burgard**, au colloque de Vienne en novembre 1976, n'avait pas manqué d'insister sur le rôle irremplaçable des sapeurs-pompiers volontaires et des nécessaires mesures budgétaires qui doivent en découler. Il lui demande donc : quelles dispositions il entend prendre afin que soient prises en compte les justes et légitimes revendications avancées par les sapeurs-pompiers volontaires ; ce qu'il entend faire afin que soient pris en compte les réels intérêts de la collectivité concernant l'équipement des centres de première intervention, en regard des difficultés croissantes des charges des communes.

Emploi (Nanterre [Hauts-de-Seine] : Entreprise Moinon).

5754. — 2 septembre 1978. — **Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis** attire l'attention de **M. le ministre de l'environnement et du cadre de vie** sur la situation de l'entreprise Moinon, à Nanterre. Le groupe CGE, propriétaire de l'entreprise depuis 1973, n'a cessé, depuis cette date, de licencier du personnel : 300 en 1976, 500 en 1977 et disparition totale du groupe du Sud-Est sous prétexte de réorganisation technique permettant, selon la direction, une restructuration garantissant l'emploi du personnel restant. Depuis, les choses n'ont cessé de se dégrader et, prétextant de mauvais résultats financiers, la CGE a annoncé fin juillet son intention de liquider l'entreprise Moinon et de supprimer encore 200 emplois. L'agence SGE Travaux publics ainsi créée ne comprendrait plus qu'environ 300 salariés parmi le personnel de l'ancienne entreprise Moinon. Ce serait en fait la disparition totale d'une moyenne entreprise de 1 000 salariés dont l'absorption par une multinationale entraînerait, une fois de plus, licenciements et chômage pour des centaines de travailleurs. Or, l'entreprise Moinon a fait preuve de son efficacité. De grande renommée, sa disparition causerait une perte importante pour l'activité économique locale et nationale. De plus, **Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis** tient à protester contre le fait que les 196 licenciements ont été annoncés pendant la période des vacances ce qui contribue à gêner la discussion avec le personnel concerné et toute recherche de solutions positives concernant les emplois menacés. En conséquence, elle lui demande : 1° Quelles dispositions il compte prendre pour que ces projets de licenciements soient immédiatement stoppés et que les 510 emplois existant chez Moinon soient maintenus à Nanterre, avec leurs qualifications, anciennetés et avantages acquis ; 2° Quels moyens il compte mettre en œuvre pour que la restructuration garantisse l'emploi au niveau du groupe et particulièrement dans son secteur Bâtiment et Travaux publics.

Emploi (Nanterre [Hauts-de-Seine] : Entreprise Moinon).

5755. — 2 septembre 1978. — **Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis** attire l'attention de **M. le ministre du travail et de la participation** sur la situation de l'entreprise Moinon à Nanterre. Le groupe CGE, propriétaire de l'entreprise depuis 1973, n'a cessé depuis cette date de licencier du personnel : 300 en 1976, 500 en 1977 et disparition totale du groupe du Sud-Est sous prétexte de réorganisation technique permettant, selon la direction, une restructuration garantissant l'emploi du personnel restant. Depuis, les choses n'ont cessé de se dégrader et, prétextant de mauvais résultats financiers, la CGE a annoncé fin juillet son intention de liquider l'entreprise Moinon et de supprimer encore 200 emplois. L'agence SGE Travaux publics ainsi créée ne comprendrait plus qu'environ 300 salariés

parmi le personnel de l'ancienne entreprise Moinon. Ce serait en fait la disparition totale d'une moyenne entreprise de 1 000 salariés dont l'absorption par une multinationale entraînerait une fois de plus licenciements et chômage pour des centaines de travailleurs. Or, l'entreprise Moinon a fait preuve de son efficacité. De grande renommée, sa disparition causerait une perte importante pour l'activité économique locale et nationale. De plus, Mme Jacqueline Fraysse-Cazalis tient à protester contre le fait que les 196 licenciements ont été annoncés pendant la période des vacances ce qui contribue à gêner la discussion avec le personnel concerné et toute recherche de solutions positives concernant les emplois menacés. En conséquence, elle lui demande : 1° Quelles dispositions il compte prendre pour que ces projets de licenciements soient immédiatement stoppés et que les 510 emplois existant chez Moinon soient maintenus à Nanterre, avec leurs qualifications, anciennetés et avantages acquis ; 2° Quels moyens il compte mettre en œuvre pour que la restructuration garantisse l'emploi au niveau du groupe et particulièrement dans son secteur Bâtiment et Travaux publics.

Délégués du personnel (licenciement).

5756. — 2 septembre 1978. — M. Daniel Boulay attire l'attention de M. le ministre du travail et de la participation sur la situation de l'entreprise des Ascenseurs RCS au sujet de laquelle il l'avait déjà interrogé dans une question précédente. Il lui signale que la direction du siège social s'efforce par tous les moyens à sa disposition d'entraver le fonctionnement des règles légales protégeant les élus du personnel contre les licenciements. Ces pratiques s'inscrivent dans la tendance générale du patronat à invoquer des raisons économiques pour licencier prioritairement les délégués syndicaux et les représentants du personnel. Elles constituent une atteinte grave à une liberté publique fondamentale et à un droit constitutionnel. En conséquence, il lui demande de prendre les dispositions nécessaires pour garantir la protection des élus du personnel dans cette entreprise.

Impôt sur le revenu (charges déductibles).

5759. — 2 septembre 1978. — M. Robert Montdargent expose à M. le ministre du budget que si certains contribuables ont la possibilité de retrancher de leur revenu global certaines dépenses (travalement, économies de chauffage...), ils n'ont pas la possibilité de retrancher celles entraînées par la modernisation du réseau routier (reconstruction de murs de clôture par exemple). En conséquence, il lui demande s'il n'envisage pas d'étendre la liste des travaux dont le montant est déductible des revenus imposables aux travaux précités.

Assurance automobile (bonus malus).

5760. — 2 septembre 1978. — M. Louis Maisonnat expose à M. le ministre de l'économie que l'article 6 de l'arrêté du 11 juin 1976, relatif à l'assurance automobile et au bonus malus, donne lieu à des interprétations différentes lorsque l'assuré change de compagnie. Il lui cite l'exemple d'un propriétaire de véhicule dont le contrat arrivait à échéance à une compagnie au 29 janvier 1978 ; il a vendu, à cette même date, ledit véhicule assuré et a acquis un autre modèle qu'il a assuré immédiatement à une autre compagnie. Celle-ci n'a pas pris en compte le bonus qui avait été précédemment obtenu en considérant que si l'article 6 de l'arrêté du 11 juin 1976 précise : « Il en est de même si le présent contrat concerne un véhicule acquis en remplacement d'un véhicule précédemment garanti », cette disposition ne s'appliquerait que dans l'hypothèse où le précédent véhicule était garanti par la même compagnie. Il n'apparaît pas que ce soit la bonne interprétation et il lui demande s'il ne faut pas comprendre ainsi l'arrêté : « D'un véhicule précédemment garanti par la société ou par un autre assureur. »

Assurances (Paris : Société Abeille-Paix Igard).

5761. — 2 septembre 1978. — Mme Gisèle Moreau demande à M. le ministre du travail et de la participation de bien vouloir l'informer sur les véritables raisons qui ont motivé l'envoi le 1^{er} août 1978 d'une lettre par l'inspection du travail, section n° 9 C, à M. le président du comité d'entreprise de la société d'assurance Abeille-Paix Igard, 52, rue de la Victoire, 75009 Paris, attirant son attention sur les dispositions de l'article 3 de la loi du 3 janvier 1975 relative aux licenciements collectifs pour raison économique. Les employés, agents de maîtrise et cadres de cette entreprise sont d'autant plus inquiets que des restructurations importantes sont intervenues au sein du groupe et que d'autres sont prévues par le développement de l'informatique. Ils s'interrogent sur le rapprochement du groupe Victoire (Abeille-Paix) avec le

groupe Via (Nord, Monde, GFA, Europe) et sur l'existence d'un plan de restructuration au niveau de la profession, plan que la FFSA refuse de communiquer aux organisations syndicales. Le maintien d'un volant important de salariés temporaires et intérimaires dont les syndicats demandent la titularisation, la titularisation incertaine des auxiliaires, la non-communication par la direction de la situation précise des effectifs mentionnant la répartition du personnel (titulaires, temporaires, intérimaires) sont aussi source d'inquiétude pour l'ensemble du personnel.

Espaces verts (protection).

5764. — 2 septembre 1978. — M. Vincent Ansquer appelle l'attention de M. le ministre du budget sur une des causes les plus fréquentes de la disparition des espaces verts dans les villes et dans la périphérie de celles-ci. Cette cause réside dans l'application d'une fiscalité totalement inadaptée lors du calcul des droits de mutation. Il est en effet probant qu'en assimilant les terrains non construits que sont les espaces verts à des terrains à bâtir, les héritiers ou le futur « de cujus » sont pratiquement obligés de vendre ces terrains à des constructeurs pour pouvoir acquitter les droits dont ils sont redevables, car la rentabilité des terrains non construits est pratiquement inexistante par rapport à leur valeur. Il apparaît donc que des dispositions similaires à celles prévues par la loi Séroty en matière agricole devraient être adoptées pour remédier à cette situation, dispositions consistant à déterminer les droits de mutation sur la base d'une valeur agricole et non sur celle de terrain à bâtir sous réserve que le propriétaire s'engage à ne pas construire pendant un certain délai, vingt ans par exemple. Si l'engagement pris n'était pas respecté, le complément de droits serait immédiatement exigible. Il lui demande de lui faire connaître la suite susceptible d'être donnée à cette suggestion qui est de nature à restreindre, dans de notables proportions, la disparition des espaces verts.

Santé publique (choléra).

5767. — 2 septembre 1978. — M. Michel Aurillac demande à Mme le ministre de la santé et de la famille de lui dresser un bilan de l'action menée contre le choléra tant dans les foyers d'endémie que dans les régions où sévissent des épidémies. Il aimerait en outre connaître les résultats de l'expérimentation d'un nouveau vaccin mis au point par une équipe suédoise, et savoir notamment si l'utilisation de ce nouveau vaccin permettrait une protection plus longue qu'actuellement.

Successions (biens vendus en viager).

5768. — 2 septembre 1978. — M. Jean-Pierre Béchier appelle l'attention de M. le ministre du budget sur une situation particulière à la vente en viager. Une personne âgée de quatre-vingt-dix ans vend en viager moyennant soins, nourriture, impôts, réparations, personnel et décharge de tout soul matériel, l'ensemble de ses biens mobiliers et immobiliers consistant : 1° en une propriété rurale avec maison de maître ; 2° en tout le mobilier garnissant les lieux, dont elle se réserve la jouissance. Elle décède à quatre-vingt-quatorze ans laissant un légataire universel. Son seul capital est représenté par des titres en bourse. La succession est déclarée à l'enregistrement qui demande qu'en sus des titres soit déclaré, en représentation des biens meubles, le 5 p. 100 forfaitaire. Ayant vendu tous ses biens meubles de son vivant par acte authentique avec réserve de jouissance à l'âge de quatre-vingt-dix ans, on ne peut soutenir qu'à cet âge, quatre ans après la vente elle ait pu laisser des biens mobiliers. La loi prévoit que la valeur des biens meubles est déterminée sauf preuve contraire par la déclaration détaillée et estimative de l'héritier sans qu'elle puisse être inférieure à 5 p. 100 de l'actif. Il lui demande si dans ces conditions la vente authentique des biens mobiliers et immobiliers quatre ans avant le décès, avec réserve de jouissance, n'est pas la preuve contraire prévue par la loi permettant au légataire d'échapper au 5 p. 100. Dans le cas contraire, les droits payés lors de la vente ne devraient-ils pas être déduits des droits de succession.

Médailles (agents du ministère de l'intérieur).

5772. — 2 septembre 1978. — M. Jean-François Mancel rappelle à M. le ministre de l'intérieur que le décret n° 45-1197 du 7 juin 1945 modifié a créé une médaille d'ancienneté dite médaille d'honneur départementale et communale, destinée à récompenser les services des agents de toute nature des départements, des communes et des établissements publics départementaux et communaux ainsi que les personnes titulaires de mandats électifs des départements et des communes remplissant certaines conditions. Les sapeurs-pompiers, en faveur desquels existe une médaille d'ancienneté dite

médaille d'honneur des sapeurs-pompiers, n'étant pas susceptibles d'être décorés de la médaille d'honneur départementale et communale, il lui demande s'il ne lui serait pas possible de prévoir en faveur des agents de son ministère une médaille d'ancienneté analogue à celle accordée aux agents des départements, communes et établissements départementaux et communaux.

Contraintes de service public (indemnisation).

5775. — 2 septembre 1978. — **M. Jean-Louis Masson** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture** que des contraintes de service public de plus en plus fréquentes et de plus en plus gênantes sont imposées aux agriculteurs pour assurer le passage de nombreuses canalisations (causcs naturelles, assainissements, oléoducs, lignes haute tension). Or, lors du passage de ces conduites, l'indemnisation qui est proposée aux agriculteurs est en fait sans commune mesure avec la gêne qui est potentiellement créée. En effet, si à un moment donné une canalisation souterraine n'est pas gênante, elle peut à moyen terme empêcher de manière quasi absolue le drainage d'une parcelle. De même, le passage d'une ligne à haute tension peut empêcher à terme la construction de maisons sur une parcelle. Il lui demande donc s'il ne serait pas possible d'envisager des solutions permettant de compenser le préjudice imprévu supporté par les propriétaires en vertu des contraintes précédemment énoncées.

Sociétés de fait (régime fiscal applicable aux associés).

5778. — 2 septembre 1978. — **M. Jean-Louis Massoubre** appelle l'attention de **M. le ministre du budget** sur plusieurs personnes qui exploitent en commun en tant que mandataires de la société une agence générale d'assurances et une agence de crédits, employant chacune six salariés. Dans le passé, l'administration fiscale n'a jamais contesté le caractère collectif de cette exploitation. Elle les a même assujetties d'office, avec pénalité de retard, à la taxe sur les véhicules de sociétés; son argument étant alors qu'en dépit du caractère personnel du mandat, l'exploitation commune constituait entre les intéressés une société de fait. Actuellement, l'administration vient d'adopter à leur égard, sur le problème de la taxe professionnelle, une attitude inverse. Bien que chacune des sociétés emploie six salariés, ce qui la rend taxable au cinquième des salaires, l'administration entend taxer les associés en particulier au chiffre d'affaires. Il apparaît comme particulièrement inéquitable que l'administration puisse tantôt reconnaître, tantôt refuser le caractère collectif de l'exploitation suivant qu'elle y trouve ou non son intérêt. Il lui demande en conséquence si une exploitation commune sous une même enseigne, avec des moyens d'exploitation et une comptabilité uniques, entraînent assimilation à une société de fait du point de vue de l'impôt. Dans

l'affirmative, sans doute serait-il normal d'acquitter l'impôt sur les véhicules de sociétés mais aussi de bénéficier de l'imposition au cinquième des salaires au titre de la taxe professionnelle. Dans la négative, il paraîtrait logique que les intéressés puissent être remboursés des versements relatifs à la taxe sur les véhicules de sociétés.

Radiodiffusion et télévision (programmes).

5781. — 2 septembre 1978. — **M. Emmanuel Hamel** demande à **M. le ministre de la culture et de la communication** : 1° combien d'heures, de minutes et de secondes ont été consacrées par chacune des trois chaînes de télévision, TF 1, Antenne 2 et FR 3, à rappeler, au cours de l'été 1978, l'intervention des troupes du paele de Varsovie en Tchécoslovaquie, à la fin d'août 1968, pour mettre un terme à ce que l'histoire retiendra comme le Printemps de Prague; 2° quels ont été les jours, heures et minutes de ces commentaires et au cours de quelles émissions ils ont été donnés; 3° en comparaison du nombre de minutes consacrées au rappel de ces événements tragiques combien d'heures ont été consacrées par chacune des trois chaînes de télévision, TF 1, Antenne 2 et FR 3, à des retransmissions a) de spectacles de variétés; b) d'événements sportifs ou à leur commentaire; c) du championnat du monde d'échecs ou à ses péripéties successives.

Dépistage préventif de l'alcoolémie (Rhône-Alpes).

5786. — 2 septembre 1978. — **M. Emmanuel Hamel** demande à **M. le ministre de la justice** quel est, dans chacun des départements de la région Rhône-Alpes, le bilan des premières semaines d'application de la loi tendant à prévenir la conduite d'un véhicule sous l'empire d'un état alcoolique, et notamment : 1° combien de dépistages inopinés sur instruction du procureur de la République ont eu lieu dans ces départements au cours des premières semaines d'application de la loi; 2° quel a été le nombre de conducteurs contrôlés et de constats d'une teneur d'alcool dans le sang dépassant le seuil légal de 0,80 gramme par litre de sang; 3° le nombre de conducteurs ayant contesté la vérification de l'imprégnation alcoolique par analyse de l'air expiré à l'aide d'appareils analyseurs d'haleine et ayant demandé que la preuve de l'alcoolémie soit effectuée par une prise de sang; 4° quel sera le rythme de la publicité donnée désormais au nombre, au résultat et aux suites judiciaires des contrôles tendant à réduire le nombre des accidents de la route; 5° quel a été au cours du premier semestre 1978, avant donc l'application de la loi susvisée, le nombre d'accidents de la circulation, de morts consécutifs à ces accidents et de blessés sur la route dans chacun des huit départements de la région Rhône-Alpes.

**Ce numéro comporte le compte rendu intégral des trois séances
du jeudi 9 novembre 1978.**

1^{re} séance : page 7313 ; 2^e séance : page 7331 ; 3^e séance : page 7361.

ABONNEMENTS			DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION	
	FRANCE et Outre-mer.	ÉTRANGER	26, rue Desaix, 75732 Paris CEDEX 15.	
	Francs.	Francs.		
Assemblée nationale :				
Débats	22	40	Téléphone	} Renseignements : 579-01-93. Administration : 578-61-39.
Documents	30	40		
Sénat :				
Débats	16	24		
Documents	30	40		

