

# JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTEGRAL DES SEANCES

Abonnements à l'Édition des DEBATS DE L'ASSEMBLEE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 F ; ETRANGER : 40 F

(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE  
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION  
26, RUE DESAIX, PARIS 15<sup>e</sup>

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE  
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4<sup>e</sup> Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

COMPTE RENDU INTEGRAL — 9<sup>e</sup> SEANCE

Séance du Mercredi 15 Octobre 1969.

## SOMMAIRE

1. — Renvois pour avis (p. 2663).
2. — Nomination de deux membres d'un organisme extraparlé-mentaire (p. 2664).
3. — Convention concernant la compétence judiciaire. — Discussion d'un projet de loi (p. 2664).  
M. Foyer, président et rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.  
M. Bourges, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères.  
Article unique. — Adoption.
4. — Réforme de la Société nationale des chemins de fer français. — Déclaration du Gouvernement et débat sur cette déclaration (p. 2665).  
M. Mondon, ministre des transports.  
MM. Lemaire, Dumortier, le ministre des transports, Olivier Giscard d'Estaing, Sudreau, Cermolacce, Royer, Fortuit, Claude Guichard.  
Renvoi de la suite du débat.
5. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 2684).
6. — Dépôt d'un rapport (p. 2684).
7. — Ordre du jour (p. 2684).

PRESIDENCE DE M. FRANÇOIS LE DOUAREC,  
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

## RENVOIS POUR AVIS

M. le président. La commission des affaires culturelles, familiales et sociales, la commission des affaires étrangères, la commission de la défense nationale et des forces armées, la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, et la commission de la production et des échanges demandent à donner leur avis sur le projet de loi de finances pour 1970, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan (n° 822).

Il n'y a pas d'opposition ? ...

Les renvois pour avis sont ordonnés.

— 2 —

### NOMINATION DE DEUX MEMBRES D'UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la nomination de deux membres de la commission mixte chargée d'examiner la répartition des responsabilités publiques entre l'Etat et les diverses collectivités locales en remplacement de M. Mondon et de M. Pleven, nommés membres du Gouvernement.

Les candidatures de MM. Massot et Pianta ont été affichées et publiées.

Elles seront considérées comme ratifiées et la nomination prendra effet à l'expiration du délai d'une heure suivant le présent avis, sauf opposition signée par trente députés au moins et formulée avant l'expiration de ce délai.

Avis en sera donné à M. le Premier ministre.

— 3 —

### CONVENTION CONCERNANT LA COMPETENCE JUDICIAIRE

#### Discussion d'un projet de loi.

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi autorisant la ratification de la convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, ainsi que du protocole et de la déclaration joints, signés à Bruxelles le 27 septembre 1968 (n° 762, 810).

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

**M. Jean Foyer, rapporteur.** Mesdames, messieurs, j'ai fait distribuer un rapport écrit suffisamment développé pour me permettre d'être assez bref dans mes explications verbales.

Les auteurs du traité de Rome n'ont attaché qu'une importance médiocre aux problèmes de droit privé et, lorsqu'ils les ont évoqués, ce fut ordinairement sous l'angle trop étroit à mon sens de la concurrence. Ils ont paru méconnaître que les relations entre les hommes et les entreprises qu'ils entendaient favoriser et libérer se réalisent du point de vue juridique par des actes, généralement des contrats, et que, pour ces relations juridiques, la diversité des lois est un obstacle fort incommode qu'il serait tout à fait opportun de vaincre dans la mesure où on le pourra.

Il est bon de rappeler ici qu'au cours des dernières années, les gouvernements successifs du général de Gaulle ont pris dans ce domaine des initiatives fort importantes qui, d'ailleurs, n'ont pas toujours été couronnées de succès, tel ce memorandum proposant de créer une société de type européen dont nous attendons toujours l'heureux aboutissement, je dirai même un suffisant développement.

Si, donc, le traité de Rome a été quelque peu oublié, sinon dédaigné, du droit privé, son article 220, cependant, avait prévu que les Etats membres engageraient des négociations entre eux sur un certain nombre de points. Vous avez, il y a quelques mois, adopté un projet de loi autorisant la ratification d'une convention sur la reconnaissance de la personnalité morale des sociétés.

La conclusion d'une convention tendant à faciliter la reconnaissance et l'exécution des jugements sur le territoire des six Etats membres de la Communauté était également prévue. Les travaux ont commencé dès 1959 ; ils se sont poursuivis sur une très longue période, puisque la convention a été signée le 27 septembre 1968.

Qu'il me soit permis de signaler ici le rôle qu'a joué à la tête du comité d'experts qui a rédigé le projet de convention mon éminent collègue et ami le professeur Bulow, qui était à l'époque secrétaire d'Etat au ministère fédéral allemand de la justice.

Qu'il me soit permis également de souligner la part contributive extrêmement importante des négociateurs français dont certains, monsieur le secrétaire d'Etat, vous assistent à cette heure en qualité de commissaires du Gouvernement après avoir été pour moi, dans un passé récent, des collaborateurs appréciés et amis.

Ce projet de convention est un texte fort considérable. Il aborde, pour les régler dans le cadre de l'Europe des Six,

l'ensemble des problèmes que la doctrine française dénomme d'ordinaire conflits de juridiction. Il règle, d'une part, la répartition de la compétence juridictionnelle en matière civile et commerciale, exception faite des questions d'état des personnes, de sécurité sociale et d'arbitrage, d'autre part, les conditions dans lesquelles les jugements rendus par les juridictions d'un des Etats membres seront reconnus et exécutés sur le territoire des autres.

Dans mon rapport écrit, j'ai exposé l'économie des dispositions concernant la compétence. J'ai dit comment la convention avait voulu déterminer la compétence des juridictions de chaque Etat, c'est-à-dire, selon une terminologie usuelle en France, poser des règles de compétence générale, laissant ensuite à chaque Etat le soin de déterminer *ratione loci* laquelle de ces juridictions aurait à connaître du litige.

Partant de ce principe, la convention a posé la règle que les juridictions du domicile du défendeur étaient compétentes, sauf dérogation conventionnelle permise à des conditions relativement restrictives et sauf un certain nombre de cas dans lesquels la loi institue ce qu'on appelle des compétences exclusives, indépendantes de la détermination du domicile, et auxquelles il n'est pas possible de déroger par la convention.

Cependant, dans divers cas, la convention, mêlant les genres, pose à la fois des règles de compétence générale et des règles de compétence spéciale, offrant le choix entre les juridictions de l'Etat sur le territoire duquel le défendeur a son domicile et certaines juridictions spécialement précisées siégeant sur le territoire d'un autre Etat.

Il en est ainsi, notamment, en matière de contrat où existe une telle option, ou en matière de délit.

Enfin, des règles en matière d'assurance et de vente à tempérament protègent l'assuré, l'acheteur à tempérament ou l'emprunteur de fonds et se montrent, au contraire, plus rigoureux à l'égard de l'assureur, du vendeur ou du prêteur de fonds.

En ce qui concerne la reconnaissance et l'exécution des jugements, on aurait pu admettre complètement ce que le rapporteur du comité d'experts, M. Jénard, a appelé « la libre circulation des jugements ». Il y a tout de même encore quelques réserves, en ce sens que, si les jugements sont reconnus de plein droit, ils peuvent être contestés pour certaines causes que la convention détermine. La partie qui les a obtenus peut prendre les devants ou agir en déclaration de reconnaissance, au moyen d'une procédure simple.

Quant à l'exécution forcée, elle est subordonnée à des formalités qui sont, fort heureusement, très simplifiées par rapport au droit commun de l'exequatur, puisque, désormais, l'exécution forcée sera possible sur apposition de la formule exécutoire obtenue par une procédure sur requête, donc non contradictoire.

La convention a, d'autre part, organisé selon une procédure simplifiée les recours, soit en cas de refus du président du tribunal compétent pour répondre à la requête, soit en cas de recours formé par la partie succombante. Celle-ci ne pourra d'ailleurs contester l'apposition de la formule exécutoire que pour les causes permettant de s'opposer à la reconnaissance du jugement.

Voilà, mesdames, messieurs, l'économie générale de cette convention très complexe, très complète aussi.

Je me permets encore une fois de vous renvoyer à mon rapport écrit.

Peut-être cette œuvre n'est-elle qu'une étape. On aurait pu concevoir d'aller tout de suite plus loin, d'unifier les règles, les compétences *ratione loci* dans tous les Etats et de décider que les jugements s'appliqueraient désormais sans visa ni *pareatis*, comme disait le code de procédure civile, sans aucune formalité.

Ce sera sans doute l'objet de l'étape ultérieure. Quoi qu'il en soit, celle-ci marque un incontestable progrès du droit, facilitera grandement les relations juridiques. Ce document mérite toute notre approbation.

Il est souhaitable que la convention entre en vigueur aussi rapidement que possible. Sa ratification doit, entre autres avantages, faciliter et, par là même, intensifier les relations juridiques — qui sont aussi des relations humaines — entre les ressortissants des Etats membres de la Communauté économique européenne.

De telles mesures peu spectaculaires n'intéressent, en apparence, qu'un petit nombre de spécialistes, qui portent du goût aux choses juridiques. Mais, en favorisant l'habitude de vivre

en commun, elles contribuent en fait à créer un véritable esprit européen. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

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

**M. Yvon Bourges, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères.** Mesdames, messieurs, la qualité et la précision du rapport écrit de M. Foyer, ainsi que celles des explications qu'il vient de donner verbalement, me dispenseront de développer davantage l'économie de la convention aujourd'hui soumise à votre approbation.

Je me bornerai à marquer l'intérêt que présente cette convention dans la construction de la Communauté économique européenne.

Trop modestement, M. le rapporteur a dit qu'il s'agissait d'un acte peu spectaculaire. Il est en tout cas fondamental.

**M. Jean Foyer, rapporteur.** Je l'ai dit aussi, monsieur le secrétaire d'Etat.

**M. Yvon Bourges, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères.** Car les relations humaines sont aussi des relations juridiques et il est évident que la reconnaissance et l'exécution réciproque des décisions judiciaires ou des sentences arbitrales sont un élément fondamental de ces relations, en particulier pour le développement des rapports commerciaux.

Le Gouvernement tient à souligner l'importance de ce texte sur le plan de l'édification de la Communauté économique européenne.

Il s'agit d'une convention intergouvernementale autonome. Cependant, celle-ci fait expressément référence au traité de Rome, en particulier à son article 220, et ce caractère sera encore souligné dans le dépôt des instruments de ratification qui est prévu auprès du conseil de la Communauté économique européenne.

C'est pourquoi le Gouvernement souhaite que l'Assemblée, suivant l'avis de son rapporteur et de sa commission, autorise la ratification de la convention en adoptant le projet de loi qui lui est soumis. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

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

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

[Article unique.]

**M. le président.** « Article unique. — Est autorisée la ratification de la convention concernant la compétence judiciaire et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale, ainsi que du protocole et de la déclaration joints, signés à Bruxelles le 27 septembre 1968 et dont le texte est annexé à la présente loi ».

Personne ne demande la parole?...

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

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

— 4 —

## REFORME DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Déclaration du Gouvernement et débat sur cette déclaration.

**M. le président.** L'ordre du jour appelle une déclaration du Gouvernement sur la réforme de la Société nationale des chemins de fer français et le débat sur cette déclaration.

La parole est à M. le ministre des transports. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

**M. Raymond Mondon, ministre des transports.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, lorsque nous abordons le problème des transports et, en particulier, celui de la S. N. C. F., nous risquons de nous trouver devant une contradiction flagrante.

En effet, certains critiquent, avec véhémence, le déficit ou tout au moins les charges de la S. N. C. F. supportées par le budget de l'Etat.

D'autres, par contre, s'inquiètent de ce qu'ils appellent le démantèlement de la société nationale.

Nous sommes donc en présence, d'une part, d'une critique inexacte et exagérée de la gestion de la S. N. C. F. et, d'autre part, d'une idée, certes respectable, mais dépassée, d'un monopole de ce mode de transport.

Je voudrais, au cours de cet exposé, tenir compte des nécessités financières et budgétaires de notre pays dans la saine gestion de notre entreprise nationale et, en même temps, du rôle indispensable que doit jouer la S. N. C. F. qui est et demeurera un important service public. C'est donc sur la réforme des rapports de l'Etat et de la société nationale que je voudrais centrer mon propos, non pas en opposant tel mode de transport à tel autre, mais en ayant présentes à l'esprit deux préoccupations graves qui se trouvent au point de rencontre des réflexions sur deux lignes d'action majeures de notre politique économique.

Le premier consiste à définir et à appliquer une politique de transport aboutissant à un meilleur rendement des moyens à mettre en œuvre.

La seconde se propose de mettre les entreprises publiques en mesure d'offrir à l'économie de notre pays des services meilleurs et moins coûteux que ceux qu'elles ont proposés jusqu'à présent.

Il me faut d'abord vous parler de la nouvelle coordination des transports avant d'en venir, dans une deuxième partie de mon exposé, à la situation actuelle de la S. N. C. F. et à celle qui va résulter de l'avenant à la convention de 1937.

La coordination des transports est vieille de plus de trente ans : les plus anciens d'entre nous s'en souviennent, elle date de l'avant-guerre. Elle n'a jamais cessé, cependant, de poser des problèmes difficiles. Son but, à l'origine, était pourtant assez clair : faire en sorte que chaque mode de transport assure au mieux les services pour lesquels il offre le moindre coût global pour la collectivité nationale.

Cependant, il faut constater que, malgré les efforts déployés, malgré la diversité des méthodes employées, la situation n'est toujours pas satisfaisante. En effet, la charge — je dis bien la charge et non pas le déficit, et vous comprendrez qu'il y a là, plus qu'une nuance, une différence de notion — la charge, dis-je, qui pèse sur le budget de l'Etat à travers la S. N. C. F. depuis la convention de 1937, tend à devenir considérable pour ne pas dire écrasante. Je vous donnerai les détails ultérieurement.

En outre, les transporteurs routiers se plaignent d'être étouffés par une réglementation tracassière, les artisans bateliers s'opposent souvent à la modernisation des méthodes employées dans leurs entreprises et les compagnies aériennes et maritimes n'atteignent que difficilement l'équilibre de leur exploitation.

On peut alors se poser la question : est-il possible de faire mieux?

Oui — je le dis sincèrement et avec conviction — à condition d'agir, d'abord, en recherchant pour le chemin de fer une organisation plus voisine de celle qui est en vigueur dans l'ensemble de l'économie, c'est-à-dire en adaptant les transports et la S. N. C. F. à la vie et à l'économie modernes, ensuite en favorisant une convergence spontanée des comportements des entreprises et des usagers, enfin, en intégrant plus étroitement les transports dans une économie de marché.

Sur ces bases que je viens de définir rapidement, cinq groupes d'actions paraissent prioritaires : donner la responsabilité complète de leur gestion à toutes les entreprises, fixer les règles générales en vue d'obtenir un équilibre financier correct, substituer les mécanismes financiers aux interventions physiques, égaliser — je souligne le mot — réellement les conditions de concurrence entre la S. N. C. F. et les autres modes de transports terrestres, enfin, respecter des normes comparables de rentabilité dans tous les domaines d'investissement.

Dans un tel cadre, les mécanismes économiques doivent tendre, d'une part, à orienter chaque mode de transport vers les domaines où il offrira les meilleurs services au moindre coût, et d'autre part, à le mettre à même d'utiliser au mieux ses atouts particuliers et ses ressources propres.

Dans l'immédiat, trois orientations importantes peuvent être retenues : la première est l'égalisation des conditions de concurrence, dont j'ai parlé il y a un instant ; la deuxième consiste dans l'octroi d'une plus grande liberté de gestion à toutes les entreprises, et en particulier aux entreprises publiques, leur permettant de s'orienter nettement vers la seule activité économiquement rentable ; enfin, il faut redonner à ces entreprises une véritable responsabilité financière, par le rétablissement de l'équilibre de leur gestion budgétaire et financière.

Telles sont, mesdames et messieurs, les bases sur lesquelles la société nationale, la direction des transports terrestres de mon ministère et les syndicats ont travaillé pendant plusieurs mois, dans les conditions que je vous décrirai tout à l'heure.

Mais je voudrais, avant de passer au programme à venir de la S. N. C. F., vous citer des chiffres qui reflètent l'actuelle puissance de la S. N. C. F. en matière de transport terrestre de marchandises en France, dans les pays de la Communauté économique européenne et en Angleterre.

En France, les chemins de fer assurent 40 p. 100 du transport terrestre des marchandises, contre 35 p. 100 en Allemagne, 30 p. 100 en Belgique, 26 p. 100 en Grande-Bretagne et 25 p. 100 en Italie. C'est donc la France qui, de tous les pays de la Communauté européenne, plus l'Angleterre, utilise le plus le chemin de fer pour le transport des marchandises.

Par contre, lorsque dans quelques instants je vous donnerai connaissance d'un autre tableau, nous serons obligés de constater que la part des chemins de fer français dans l'ensemble des transports de marchandises a baissé depuis dix ans, alors que celle des transports routiers a augmenté.

Examinons maintenant quelle a été jusqu'à présent la gestion de l'entreprise ferroviaire. Il y a dans cette gestion un aspect positif et un aspect négatif.

Ce qui est positif, c'est une très bonne gestion technique dont nous sommes fiers, en ce qui concerne l'acheminement des marchandises, la cadence et la rapidité des grands trains. Quelles que soient les difficultés que, de temps à autre, la direction de la S. N. C. F. puisse avoir avec son personnel, le ministre, en toute conscience et en toute honnêteté doit déclarer que ce personnel est de valeur et consciencieux. (Applaudissements.)

Cependant — et c'est l'aspect négatif — il faut reconnaître que la gestion commerciale de la S. N. C. F. est paralysée par les interventions de l'Etat.

En outre, nous devons constater que l'absence d'un partage des rôles entre l'Etat et la S. N. C. F., a fait de cette dernière une régie d'Etat coûteuse et irresponsable.

Ce fait est encore aggravé par l'emploi excessif de la notion de service public. En effet, bien souvent — et surtout depuis trois mois que je suis ministre des transports — j'ai entendu des élus locaux, cantonaux et nationaux me dire que la S. N. C. F. est un service public. Je suis bien d'accord sur ce point ; d'ailleurs je l'ai affirmé au début de mon exposé. Mais, par rapport au début du siècle et surtout au siècle dernier, s'agissant des transports voyageurs et des transports routiers, le moindre réalisme nous oblige à constater que les chemins de fer ne constituent plus le seul mode de transport et qu'ils n'ont plus, à tort ou à raison mais c'est un fait, le monopole des transports.

Une autre constatation doit être faite : la nationalisation de 1937, que le Gouvernement ne veut pas remettre en cause, n'a pas été en fait une nationalisation, mais avant la guerre comme depuis la guerre — je le démontrerai tout à l'heure — une étatisation, ce qui est contraire au véritable esprit de la nationalisation.

Le service public, monopole du rail, et le rail, instrument commode des interventions de l'Etat, telles sont les sources des deux séries de critiques dont j'ai parlé au début de mon exposé : celles qui portent d'une part sur l'importance du « déficit », ou du prétendu déficit, et d'autre part celles qui émanent de ceux qui croient que nous voulons abandonner ce service public.

Il arrive d'ailleurs, mesdames et messieurs, de trouver ces deux critiques, émanant souvent des mêmes personnes, l'une au début d'un article, l'autre en milieu ou fin d'article.

Mes chers collègues — vous permettrez que je vous appelle ainsi puisque j'ai siégé sur ces bancs depuis vingt-trois ans — il m'est arrivé de recevoir de certains d'entre vous une lettre me demandant de ne pas supprimer un train omnibus de voyageurs, et quelques jours après une autre lettre me demandant de favoriser une entreprise de transports routiers pour remplacer ce train omnibus.

Alors, vous voyez que les contradictions sont patentes sur tous les bancs de cette Assemblée. (Protestations sur les bancs du groupe communiste.)

**M. Guy Ducoloné.** Attendez nos interventions !

**M. le ministre des transports.** Puisque vous m'y obligez, je vais vous rappeler un fait.

Vous vous dites, messieurs les députés communistes, les grands défenseurs du chemin de fer et des cheminots. C'est honorable et sur ce plan je ne puis que vous approuver. Mais, je crois l'avoir démontré tout à l'heure, il faut mettre la S. N. C. F. en état de concurrence et de concurrence loyale avec la route.

C'est pourquoi, il y a deux ans, le 17 octobre 1967, mon pré-décesseur, M. Jean Chamant, a proposé de faire payer aux transporteurs routiers une taxe à l'essieu, afin de mettre la S. N. C. F. à égalité avec eux. Or, en lisant le détail du scrutin public qui a eu lieu sur cette taxe, on constate que tous les députés communistes ont voté contre. (Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne. — Interruption sur les bancs du groupe communiste.)

Les défenseurs des cheminots ne sont pas toujours ceux qui crient le plus fort, mais au contraire ceux qui — et ce sont les membres de la majorité — ont le courage de prendre quelquefois des responsabilités impopulaires pour mettre la S. N. C. F. en état de concurrence. (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

Je reviens à mon propos, dont vous m'avez distrait, mais je vous en remercie.

L'absence d'autonomie financière et d'autonomie de gestion de la S. N. C. F. est un fait, je vais en donner quelques exemples. C'est ainsi que toute suppression ou extension d'activité de cette entreprise nationale doit recevoir au préalable l'accord du ministre des transports, ainsi que toute décision concernant les tarifs.

Les programmes d'investissement, les moyens de financement sont arrêtés par le ministre des finances et par le ministre des transports ; les salaires et presque tous les éléments de rémunération sont fixés par le Gouvernement ; enfin, la plupart des règles et des normes techniques sont approuvées par le ministre des transports.

D'autre part, l'Etat — et le Gouvernement le reconnaît bien volontiers — utilise la S. N. C. F. comme outil d'intervention économique. Par exemple, les tarifs réduits, non pas en matière de transports de voyageurs, dont je reparlerai, mais de transports de marchandises pour telle ou telle catégorie de produits, pour telle ou telle région de France.

Je ne critique pas ces réductions tarifaires dans leur principe, car elles répondent, en particulier pour la Bretagne, à des problèmes particuliers qui doivent être résolus, mesdames et messieurs les députés de Bretagne, et que j'ai évoqués il y a six semaines lorsque je suis allé dans cette région.

S'agissant de la couverture du déficit, on doit regretter — et l'opinion publique en est souvent très consciente — que le déficit de la S. N. C. F. est très important et couvert d'une manière globale, ce qui empêche de limiter les interventions publiques.

Un malaise existe donc.

Le public proteste contre ce déficit, mais aussi les cheminots qui, je le souligne pour l'avoir constaté bien souvent, aiment leur métier et se sentent ainsi mis en cause dans leur action.

Alors, quel est l'avenir du chemin de fer ? Il est difficile mais je l'envisage avec optimisme.

Premièrement, et j'y reviens, les responsables doivent librement diriger leur entreprise : le président, le directeur général, le conseil d'administration doivent être responsables et non pas le Premier ministre, ou le ministre des transports qui est l'autorité de tutelle.

Deuxièmement, l'Etat doit pouvoir imposer des contraintes à la S. N. C. F., pour des raisons économiques et sociales que j'évoquais il y a un instant, mais il doit le faire dans la clarté, en passant une convention avec la S. N. C. F., et en recherchant l'efficacité.

Trois questions peuvent être soulevées : l'équilibre financier, la fragilité de la position du chemin de fer et enfin les remèdes.

L'équilibre financier de la S. N. C. F. fait peser une charge de plus en plus lourde sur le budget de l'Etat. Pour le budget

de 1969, que nous avons voté en décembre dernier, la charge du seul budget des transports est de plus de 5 milliards de francs qui se ventilent ainsi : charges de retraites : 1.112 millions ; entretien de la voie, 1.117 millions ; tarifs réduits — c'est-à-dire la compensation que verse l'Etat à la S. N. C. F. pour les réductions de tarif — 530 millions de francs ; frais d'entretien de passages à niveau : 23 millions de francs ; divers : 5 millions de francs.

Enfin, c'est là où je distingue entre les charges et le déficit d'exploitation : pour le budget de 1969, au sens de la convention de 1937 qui a encore été la règle — il en sera différemment pour 1970 — le déficit d'exploitation est de 2.273 millions de francs. Ce qui fait bien un total de 5.060 millions de francs dont environ 3 milliards de francs de charges et un peu plus de 2 milliards de francs de déficit.

En deuxième lieu, la position du chemin de fer devient de plus en plus fragile. Si j'ai dit tout à l'heure que, dans l'ensemble des six pays du Marché commun plus la Grande-Bretagne, les chemins de fer français transportaient le plus fort tonnage de marchandises, nous devons constater que le trafic, exprimé en tonnes-kilomètre, est passé de 53 milliards en 1959, à 64 milliards en 1963, à 65 milliards en 1966, à 64 milliards en 1967, à 63 milliards en 1968. En tenant compte des semaines de grève que nous avons connues en 1968, nous pouvons constater que, ces dernières années, le trafic marchandises de la S. N. C. F. est resté étale, alors que l'ensemble des transports terrestres de marchandises, que ce soit par route, par voie d'eau ou par oléoduc, a augmenté.

L'évolution des prix de revient n'est pas moins alarmante. Sur la base 100 en 1962, il est passé en 1967 à 60 pour le pipe-line, 80 pour la route, 94 pour la navigation intérieure et à 108 pour le chemin de fer. Je le regrette.

Voilà donc, mesdames, messieurs, des chiffres impressionnants sur lesquels nous devons réfléchir ensemble.

A l'inverse, face à ces aspects négatifs qu'il faut avoir le courage de considérer, il y a des aspects positifs.

J'ai fait allusion tout à l'heure aux vitesses croissantes des trains sur les grandes lignes. Citerai-je le Mistral, le Capitole, le Drapeau, l'Européen, le Parisfal. J'ai parlé des grands débits. Je pourrai aussi mentionner les dessertes cadencées organisées dans les métropoles.

Pour les marchandises, l'automatisation des acheminements devient une réalité. D'énormes progrès peuvent être attendus de l'accroissement des vitesses, du développement des trains-blocs, et enfin et surtout — vous avez pu le constater depuis quelque temps — de l'utilisation du conteneur qui mériterait, à elle seule, un long développement.

D'une part, le chemin de fer français est véritablement à la taille européenne et peut également jouer, dans les grandes agglomérations, un rôle important. Pour mettre fin à nos difficultés, l'entreprise ferroviaire doit s'attacher à égaliser les conditions de concurrence, à maintenir et à développer ses activités économiquement rentables.

D'autre part, si l'Etat lui impose certaines servitudes, la S. N. C. F., par convention, doit en recevoir la compensation.

L'objectif et la novation fondamentale de la réforme de la S. N. C. F. sont donc l'équilibre financier.

Celui-ci entraîne, en effet, trois conséquences — je le répète comme un leitmotiv — qu'il est important de connaître : il réclame l'égalité de traitement par rapport aux modes de transports concurrents ; il permet l'exercice d'une réelle liberté de gestion ; il impose de séparer avec rigueur le domaine d'action de l'Etat et celui des dirigeants responsables de l'entreprise, ainsi que vous avez pu le constater il y a cinq semaines, lors de la grève des roulers.

Il y a donc bien ici rencontre entre une nouvelle politique des transports et une nouvelle politique à l'égard des entreprises publiques. Ces modifications n'ont pas surgi du jour au lendemain, il a fallu un long cheminement pour arriver à ce résultat et aux décisions que j'évoque aujourd'hui devant vous.

On en trouve les prémices dans le rapport Rueff-Armand de 1960. Puis, en 1966, M. Georges Pompidou, alors Premier ministre, demandait à un haut fonctionnaire, particulièrement éminent et compétent, M. Nora, d'établir un rapport sur la situation des entreprises nationales. Ce rapport, dont vous avez pu prendre connaissance, a été déposé en 1967. Enfin, dans le courant de 1968, mon prédécesseur, M. Jean Chamant — à qui je tiens à rendre hommage — a décidé de consulter simultanément les syndicats, le ministère des transports et la direction de la S. N. C. F. Jusqu'en juin dernier, dix-sept tables rondes

tripartites se sont tenues, où siégeaient les représentants du ministère, de la S. N. C. F. et des syndicats.

Déjà, le 19 février dernier, le gouvernement de M. Couve de Murville avait approuvé les grandes lignes de cette réforme et, le 17 juillet, dès mon arrivée au ministère — car cette réforme a des incidences budgétaires, comme je le démontrerai tout à l'heure — j'ai fait approuver par le gouvernement de M. Chahandemas un projet de réforme à peu près semblable à celui de février.

Concrètement, en quoi consistent les modifications importantes apportées à la convention de 1937 liant la S. N. C. F. à l'Etat ? Elles sont au nombre de quatre : l'établissement d'une égalité de traitement entre les divers modes de transport ; la possibilité donnée à la S. N. C. F. de réorganiser ses activités dans un cadre d'ensemble favorable ; la mise au point des mécanismes conduisant à l'équilibre ; enfin, pour toutes ces réalisations, la liberté de gestion donnée à l'entreprise ferroviaire.

J'aborde maintenant le détail du projet d'avenant adopté par le Gouvernement, soumis au conseil d'administration de la S. N. C. F. le 23 juillet dernier et admis par lui, sinon à l'unanimité, du moins sans qu'une seule voix se prononce contre.

La convention de 1937 et les textes qui l'ont complétée par la suite ne réalisaient qu'imparfaitement — je vous demande de le retenir car c'est important — une égalité de traitement entre le chemin de fer et la route, par exemple.

L'égalité de traitement et la normalisation des comptes, auxquelles sont d'ailleurs attachés tous les syndicats de cheminots sans exception — ils me l'ont répété — seront maintenant réalisées.

Premièrement, en ce qui concerne les retraites du personnel cheminot, la S. N. C. F. devra être placée dans la même situation que l'ensemble des entreprises de transports en concurrence avec elle. Elle bénéficiera, par conséquent, de la péréquation nationale due à la sécurité sociale vieillisse tout en conservant à sa charge — et c'est normal — les avantages dont bénéficient les cheminots. Par exemple, l'avance de la mise à la retraite à 50 ans pour les roulers, à 55 ans pour certains et à 58 pour d'autres.

La charge de l'Etat à ce titre passera de 1.112 millions de francs à 2.190 millions de francs. Ce chiffre ne correspond pas du tout, comme on a pu le dire et l'écrire il y a quelque temps, à un jeu d'écritures ; il résulte d'une sincère et loyale péréquation.

En ce qui concerne les passages à niveau, il est apparu, en accord avec le ministère des finances, que l'Etat devait payer la moitié des frais d'entretien, le reste étant à la charge de la S. N. C. F., et cela quelle que soit la qualité de la voie routière traversée. On aboutit ainsi à 260 millions de francs au lieu de 25 millions de francs.

Quant aux soins de santé, c'est-à-dire la sécurité sociale couvrant les risques maladie, les discussions ne sont pas encore terminées mais l'on tend à une solution analogue à celle qui a été trouvée pour les retraites.

Au titre des dépenses d'infrastructure, jusqu'en 1969, conformément à la convention de 1937, l'Etat supportait une charge de 1.117 millions, chiffre qui n'était pas établi d'une manière mathématique rigoureuse.

Il est indispensable de mettre en place un système réalisant une égalisation correcte entre les différents modes de transport terrestre en ce qui concerne leurs contributions respectives aux dépenses d'infrastructure pour éviter que la disparité des situations n'introduise des distorsions importantes dans l'organisation du marché.

N'étant pas polytechnicien, je vous épargnerai les calculs qui ont été faits dans ce domaine, mais je vous livre, en résumé, la conclusion à laquelle nous avons abouti.

Dans le domaine du transport de voyageurs, aussi bien pour la route que pour le fer, le principe est celui de la couverture totale de toutes les charges d'infrastructure pour chaque mode de transport.

Pour les marchandises, le problème est plus compliqué. Le principe est celui de la couverture, pour chaque mode de transport, de ses coûts « marginaux » et « sociaux » d'usage des infrastructures.

On a calculé l'usure des infrastructures provoquée par les gros camions ou par les chemins de fer. Par des formules paramétriques — n'ayant pas de tableau noir pour recommencer

la démonstration, je vous prie de faire confiance à ceux qui l'ont établie — on arrive à la conclusion qu'en vertu de ces principes, l'Etat devra verser 1.122 millions de francs à la S. N. C. F. en 1970 contre 1.117 millions en 1969.

Par ailleurs, l'Etat devra verser à la société nationale des chemins de fer français les sommes correspondant aux servitudes imposées en matière de réductions tarifaires au profit des anciens combattants, familles nombreuses et mutilés, ce qui aujourd'hui comme hier représente environ 530 millions de francs.

En outre, si l'Etat consent encore, comme c'est probable, certains avantages à des régions éloignées pour faciliter l'exportation des fruits et légumes, il faudra, bien entendu, que ce soit lui et non pas la S. N. C. F. qui les finance; ce qui est tout à fait normal si l'on veut voir clair dans les comptes de la S. N. C. F. et en terminer une fois pour toutes avec la confusion entre les charges et le déficit.

Quels sont les moyens du rétablissement de l'équilibre financier? J'aborde là, mesdames, messieurs, un problème à la fois pratique, technique, et même sentimental. Ces moyens comportent: des actions de productivité; une action commerciale vigoureuse de la S. N. C. F.; la mise en œuvre par le Gouvernement d'une politique générale des transports qui, tout en préparant à terme une organisation plus ouverte du marché, visera à accompagner et à faciliter le redressement financier de l'entreprise ferroviaire.

Dans les actions de productivité figure en premier lieu le transfert sur route de services de transport omnibus de voyageurs.

J'évoque là un problème difficile, auquel mes prédécesseurs se sont déjà heurtés sous la III<sup>e</sup>, sous la IV<sup>e</sup> ou sous la V<sup>e</sup> République. Etant moi-même élu local, je sais l'émotion qu'il peut soulever dans un conseil municipal ou dans une assemblée départementale, mais je tiens à bien mettre les choses au point.

D'abord, le transfert sur route du trafic de trains omnibus de voyageurs ne comporte aucune atteinte à la notion de service public, puisqu'il est opéré sous le contrôle et l'autorité de la S. N. C. F., même si le service de substitution est réalisé par des transporteurs privés.

Ensuite, les divers avantages tarifaires et réductions en faveur des travailleurs, des écoliers, des familles nombreuses, des handicapés, des anciens combattants sont maintenus dans les mêmes conditions que sur le réseau ferré. Certains parlementaires, conseillers généraux ou maires ont cru que ces avantages disparaîtraient; j'affirme solennellement qu'il n'en est rien.

Enfin, les décisions sont toujours précédées de consultations, en particulier des assemblées départementales. Mon prédécesseur, M. Chamant, s'est par ailleurs astreint à recevoir au début de la procédure de consultation, les élus, maires, conseillers généraux et parlementaires intéressés. Moi-même, je m'engage à continuer dans cette voie comme je l'ai déjà fait, même pendant les vacances, depuis le mois de juillet dernier.

J'ai même été plus loin. A plusieurs reprises, à la demande de certains d'entre vous, qu'ils siègent sur les bancs de la majorité ou sur les bancs de l'opposition, j'ai envoyé des membres de mon cabinet, ou des fonctionnaires de la direction des transports terrestres, étudier sur place les objections et les suggestions émises par des parlementaires et par des élus locaux.

Contrairement à ce que l'on dit quelquefois, il ne s'agit pas de décisions technocratiques comme l'a écrit récemment un hebdomadaire, prises par un fonctionnaire, mais de propositions faites par la S. N. C. F. et de décisions prises par le ministre des transports lui-même. J'en assume, comme mon prédécesseur, les responsabilités en toute connaissance de cause.

Les transferts réalisés au cours des années passées et au mois de mars dernier par M. Chamant n'ont pas donné lieu, depuis, à des critiques véhémentes.

Je connais toutes les objections qu'on peut soulever concernant, en particulier, le brouillard et le verglas. Comme vous le savez, je suis l'élu d'une région où le brouillard et le verglas sont rois à certains moments de l'année. Aussi, ai-je quelquefois bien souri quand j'ai entendu certains députés — je m'en excuse auprès d'eux — m'en parler avec un bon accent méridional. *(Interruptions sur les bancs du groupe socialiste.)*

**M. Gilbert Faure.** Nous ne sommes pas en cause!

**M. le ministre des transports.** Mais je n'ai pas dit que c'était vous. Ne vous croyez pas visés.

Ce problème mérite une étude très sérieuse. Je tiens à votre disposition, mesdames, messieurs, tous les rapports établis par les préfets et par les ingénieurs en chef des ponts et chaussées,

relatifs au transfert du trafic voyageurs des trains omnibus vers les transports routiers. Il en ressort que, sauf dans un ou deux cas, aucune difficulté importante n'a été portée à ma connaissance.

On m'a dit à plusieurs reprises que, dans les départements, on n'avait pas voulu communiquer aux élus locaux et aux parlementaires les fiches établies par le ministère et par la S. N. C. F., mettant en évidence le déficit de certaines lignes. Les membres de mon cabinet et moi-même sommes là pour vous donner tous les renseignements précis, ainsi que nous l'avons toujours fait pour ceux d'entre vous qui sont venus nous voir.

Je crois, en outre, qu'il ne faut pas exagérer le nombre des voyageurs qui, à la suite de cette mesure, seront transférés du rail vers la route. Les transferts prévus d'ici à 1974 représentent 800 millions de voyageurs-kilomètre. Vous savez qu'on a l'habitude, à la S. N. C. F. et au ministère des transports, de compter en voyageurs-kilomètre, cette unité représentant un kilomètre accompli par un voyageur.

Or, compte non tenu des trains de voyageurs de la banlieue parisienne, les services omnibus de la S. N. C. F. transportent 4.600 millions de voyageurs-kilomètre, alors que l'on veut, comme je viens de l'indiquer, en transférer 800 millions. A titre de comparaison, actuellement, y compris les ramassages scolaires qui s'intensifient, notamment vers les C. E. G. et les C. E. S., les transporteurs routiers assurent le transport de 14 à 15 milliards de voyageurs-kilomètre par an.

Je tenais à vous faire part de ces chiffres précis afin de dissiper certaines émotions qui se sont manifestées et que je comprends, puisque je suis moi-même élu local.

D'ailleurs, j'ai demandé à mon collègue le ministre de l'équipement — et il m'a donné son accord — que des crédits soient affectés en priorité aux réparations nécessaires des routes nationales sur lesquelles sera transféré le trafic omnibus de voyageurs. Cette préoccupation m'avait été exprimée au Nord comme au Sud de la Loire.

**M. Albert Catalifaud.** Où sont les crédits pour l'entretien?

**M. le ministre des transports.** Monsieur le député, il y a des crédits. Le ministre de l'équipement est d'accord pour qu'ils soient affectés en priorité à l'usage que je viens d'indiquer. Mais, je crois que vous êtes inscrit dans le débat. Vous aurez donc l'occasion d'intervenir et j'aurai le plaisir et l'honneur de vous répondre demain.

D'autres programmes de réorganisation seront également mis au point. Ils porteront sur les transports de petits colis, les lignes à faible trafic de marchandises et enfin — j'ai déjà reçu quelques doléances à ce sujet — le regroupement de certains dépôts et ateliers, rendu nécessaire surtout par l'automatisation, la modernisation et la suppression des machines à vapeur.

Parallèlement, la S. N. C. F. sera mise à même de réaliser les opérations de renouvellement ou d'investissement qui contribueront à augmenter rapidement sa productivité grâce, en particulier, à la modernisation dont je viens de parler. L'équilibre financier, que nous recherchons, conduira à une conséquence importante sur le plan des effectifs des cheminots. Au nombre de 500.000 à la veille de la guerre, de 320.000 au début de l'année, ils sont 314.000 actuellement et seront ramenés à 270.000 dans quatre ou cinq ans. Cette réduction se fera, j'y insiste, sans licenciements, c'est-à-dire uniquement par les mises à la retraite, et — je le précise d'une façon officielle et solennelle — sans qu'il soit porté atteinte au statut des cheminots.

Au cours des réunions tripartites dont je vous ai entretenus, a été étudié ce qu'il est convenu d'appeler l'intéressement du personnel à la réforme. Puisque l'on va demander davantage d'activité technique, commerciale et humaine à la S. N. C. F., il est légitime d'en faire bénéficier son personnel. J'ai déjà eu l'occasion de traiter ce problème avec les représentants des différents syndicats que j'ai reçus au mois de juillet dernier, ensemble ou séparément. Il sera étudié par la direction de la S. N. C. F. en liaison avec les syndicats eux-mêmes.

Il faudra enfin que cette grande société nationale pratique une politique commerciale plus active et plus dynamique, comme je l'ai dit au début de mon exposé. En effet, puisqu'elle va être mise davantage en état de compétition, la S. N. C. F. doit pouvoir amplifier son action commerciale et multiplier ses contacts avec le public.

Pour ne pas compromettre ses efforts en ce domaine, il est prévu que pendant la mise en route de ce plan de réforme et l'application de cet avenant à la convention de 1937, il ne serait pas, sauf dérogations très précises, délivré de licences de transports routiers en zone longue. Je l'ai d'ailleurs confirmé

aux transporteurs routiers eux-mêmes, car le langage que je tiens ici, je le tiens aussi dans d'autres enceintes, devant les représentants d'autres modes de transport.

Dans cette affaire, il faut être honnête, loyal, ne rien cacher. Une adaptation à la vie moderne s'impose et les intérêts publics comme les intérêts privés doivent consentir des efforts.

Il y a eu, dans le passé, trop de réticences, trop de lenteurs. Maintenant, nous donnons à la S. N. C. F. la possibilité de sortir de ses difficultés.

Quel va être enfin le mécanisme du rétablissement de l'équilibre financier ?

Je l'ai dit, il restera un déficit, qui serait de un milliard de francs en 1969 si l'on avait appliqué cette année l'avenant dont j'ai parlé.

L'année prochaine, il devra être diminué de 20 p. 100 pour devenir nul en 1974. Je parle ici du déficit proprement dit, le reste étant constitué par les charges résultant des retraites, de l'infrastructure, des compensations pour tarifs réduits, des passages à niveau et des servitudes qui sont imposés par l'Etat et que celui-ci doit donc logiquement supporter.

On ne doit pas dire — je tiens à répéter ce que j'ai déclaré à la télévision au mois de juillet — que le déficit était de cinq milliards. Il était de cinq milliards moins les charges que je viens d'énumérer. Cette grande entreprise nationale devra donc recevoir une plus grande liberté de gestion.

Si les pouvoirs publics étaient amenés, pour des considérations d'intérêt général, à demander des mesures particulières, l'Etat devrait passer une convention avec la S. N. C. F.

Dans le domaine tarifaire, les contraintes imposées aux différents modes de transport pour la formation de leurs prix seront égalisées et la S. N. C. F. ne sera tenue au respect des tarifs homologués que pour les marchandises et dans les secteurs pour lesquels les autres modes de transport seront soumis aussi à une tarification obligatoire. La S. N. C. F. sera donc ainsi mise en mesure de soutenir la concurrence, donc d'entrer en compétition avec les transports routiers.

Ces deux éléments — liberté tarifaire et liberté de gestion — impliquent une profonde révision de la manière dont l'Etat intervient actuellement dans la plupart des actes importants de gestion de la société nationale.

Celle-ci étudie d'autre part un ensemble de réformes importantes qui ont pour but de passer d'une structure très hiérarchisée, que vous critiquez avec raison, à une structure décentralisée, pour ne pas dire régionalisée. Nous aurons certainement l'occasion de reparler de cette étude qui va dans le sens souhaité par les administrateurs locaux et les élus nationaux que vous êtes.

Telles sont, mesdames et messieurs, les grandes lignes de la réforme prévue des rapports entre l'Etat et la société nationale. L'objectif proposé est sans aucun doute très ambitieux mais il ne nous paraît pas irréaliste, car — il convient d'insister sur ce fait — cette réforme ne vise pas à désorganiser, à démanteler la S. N. C. F. mais, au contraire, à lui permettre de vivre et d'être un véritable service public. Au contraire, si la S. N. C. F. continuait à travailler dans les conditions actuelles, elle risquerait d'être demain l'objet d'attaques de la majorité des Français, ce que nous ne voulons pas. Aussi faut-il assurer à la société nationale un avenir qui peut être meilleur si elle est mise en mesure d'exploiter rapidement et complètement les avantages économiques qu'elle conserve et les possibilités qui s'ouvrent devant elle.

Il n'en est donc que plus indispensable d'agir vigoureusement pour que le chemin de fer joue à nouveau un rôle moteur dans le développement économique de notre pays et s'assure, dans le domaine des transports, une place de choix conforme aux remarquables moyens techniques et surtout humains qu'il a su réunir. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

**M. le président.** Mes chers collègues, en application de l'article 132 du règlement, le débat a été organisé. L'ordre et la durée des interventions sont affichés.

La parole est à **M. Maurice Lemaire**, premier orateur inscrit. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

**M. Maurice Lemaire.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, permettez-moi, en remontant dans le passé, de rappeler que le

26 septembre 1952, à Strasbourg, je présentais, au nom de la commission des questions économiques du Conseil de l'Europe, un projet de création d'un conseil européen des transports chargé, selon les termes mêmes du texte, de « formuler les recommandations nécessaires pour toutes les coordinations utiles entre le rail, la route et la voie d'eau, de définir l'ordre de priorité des investissements réalisés, de formuler les recommandations utiles pour l'équilibre financier des trois systèmes de transport ». Ces conclusions furent alors votées à l'unanimité moins une abstention.

Dix-sept ans ont passé. C'est beaucoup, mais c'est trop peu sans doute, car ce discours prononcé à Strasbourg et que j'ai relu hier, je pourrais le reprendre intégralement aujourd'hui à cette tribune. Les vérités, en effet, n'ont pas changé, la coordination n'a pas progressé. On n'esquisse que quelques faibles pas au milieu d'un désordre croissant.

Serait-ce donc trop tard, tout au moins chez nous, si l'Europe doit persister dans son immobilisme ?

Pour ma part, je ne le crois pas et j'en vois la preuve dans la volonté du Gouvernement, que M. le ministre vient d'exprimer, de desserrer les carcans qui entravent la S. N. C. F., ce qui lui permettrait de mieux respirer, de travailler avec une plus grande efficacité et d'obtenir une meilleure productivité.

Mais dans un tel domaine — vous le savez, monsieur le ministre — la liberté ne peut être totale ni pour le chemin de fer, ni pour la route, ni pour les investissements publics dans l'un et l'autre système, ni pour les règles de circulation, ni pour l'effacement des contraintes.

Voudrait-on, par exemple, supprimer demain les licences de transport pour les camions, qu'après-demain ce serait le chaos. Vous l'avez si bien compris, monsieur le ministre, que vous avez, par voie d'autorité ou par voie de négociation, obtenu qu'on n'en augmente pas le nombre pendant les quelques années qui viennent.

Inutile de vous dire que je souscris sans réserve au nouveau statut de la S. N. C. F. Mais ce que j'ai dit à propos des licences de transport montre bien qu'après la mise en application de ce statut la coordination sera encore plus impériorative que jamais.

Le problème est à reconsidérer en fonction des données de notre temps. Les circulations sur le rail et sur la route ne réclament-elles pas toujours plus de souplesse, d'aisance, de régularité, de sûreté et, surtout, de sécurité ? Dès lors, cette liberté que vous allez donner au chemin de fer, monsieur le ministre, ne peut être tenue dans les années que nous avons devant nous, que comme un épisode dans le cadre d'une action à plus longue et à plus large portée.

Il s'agit d'un épisode, certes, fort valable, mais qui n'est qu'une petite partie d'un tout qu'il faudra explorer et comprendre à fond pour, ensuite, profondément le remodeler.

La matière est tellement vaste que je ne puis, à cette tribune, en aborder que quelques aspects. Dans cette perspective et dans le moment où nous sommes, en plein volontarisme de renouveau technique, tactique, financier, je voudrais mettre l'accent sur la stratégie qui, si elle est nécessaire dans tous les domaines de notre économie, l'est encore davantage dans celui des transports. Je me permettrai ici de dire le maître-mot, bien qu'il puisse choquer certains d'entre vous : il faut mettre fin au gaspillage.

**M. Jeannil Dumortier.** Très bien !

**M. Maurice Lemaire.** Où commence le gaspillage et où s'arrête-t-il ?

Disons, mes chers collègues, qu'il y a un gaspillage lorsqu'on engage des dépenses que l'on pourrait éviter, ou que l'on dépense sans discernement dans la hiérarchie des choix, ou encore que l'on sous-utilise un capital important.

C'est bien l'insuffisante hiérarchie des choix qui retentit cruellement aujourd'hui de partout sur notre balance commerciale et sur notre balance des paiements. Or les transports sont un exemple de gaspillage important.

**M. Christian Poncelet.** Très bien !

**M. Maurice Lemaire.** En particulier, la carence prolongée de coordination a véritablement fait de la S. N. C. F., contre son gré, un instrument de gaspillage de notre capital national. Un tel propos — j'y insiste — peut étonner. Il mérite donc quelques explications.

Grâce aux efforts de sa direction, de ses ingénieurs, de ses techniciens, de tout le personnel, de la base au sommet, la S. N. C. F. a réussi des prodiges de rendement. Elle a fait de son réseau un mécanisme d'horlogerie dont les rouages et les actions se coordonnent, s'interpénètrent, se lient et se délient. C'est beau. C'est très beau et — mieux encore — tout ce mécanisme est supérieurement humain.

A-t-on jamais vu une nombreuse armée, répandue sur un vaste territoire, manœuvrer partout, à l'heure dite et à l'unisson ? Discipline totale, direz-vous. C'est vrai. Entraînement du métier, ajoutez-vous. C'est aussi vrai. En effet — nous le savons tous, et moi particulièrement — le cœur est partout et la acérosité nulle part.

Ce résultat est peut-être apparent pour tous. Ceux qui en douteraient, mes chers collègues, pourraient se porter quelque part, le long de l'une de nos grandes voies ferrées, et regarder.

Le Monde de ce jour publie d'ailleurs une carte où figurent certaines lignes de chemin de fer, dessinées à gros traits, où la circulation des marchandises est énorme.

Eh bien ! que l'on se place en bordure d'une de ces voies et que l'on regarde. On verra que les trains ont été considérablement allongés, que l'on a accru non seulement leur capacité et leur charge, mais plus encore leur vitesse, leur régularité aussi, tant pour les trains de voyageurs que pour les trains de marchandises. Grâce à une signalisation techniquement impeccable, les trains rapides peuvent se succéder à moins de quatre minutes d'intervalle.

Bien entendu, un mariage reste à conclure entre la circulation des trains de voyageurs et celle des trains rapides. Ici, le « sandwich » est à éviter, pour des raisons, non pas particulièrement de sécurité, mais de rendement.

Quoi qu'il en soit, n'importe quel observateur peut se rendre compte que l'on pourrait — et je pèse mes mots — faire circuler sur les voies deux ou trois fois plus de trains.

Peut-être conviendrait-il d'améliorer certains points singuliers. Mais, dans l'ensemble, on peut conclure, sans risquer l'ombre d'une erreur, que notre système ferroviaire pourrait aisément produire deux fois plus.

C'est là le résultat des progrès d'exploitation auxquels M. le ministre faisait allusion il y a quelques instants, progrès qui ont été accomplis jour après jour, sans aucun agrandissement des plates-formes d'infrastructure : les ponts, les tunnels sont toujours les mêmes, et la largeur de voies est toujours de 1 mètre 44, comme il y a cent ans.

Ainsi donc, un important capital national que l'on a valorisé, complété, est aujourd'hui insuffisamment utilisé. Nous disposons d'une mine incroyable de ressources et de possibilités dont l'emploi rationnel aurait sur les prix des conséquences incalculables.

Or, nous savons tous que le coût des transports conditionne de plus en plus notre expansion économique et notre compétitivité sur le plan international.

Monsieur le ministre, vous venez de citer des chiffres et de démontrer que la S. N. C. F. avait accusé, ces dernières années, un mouvement divergent de celui des autres moyens de transport. Mais c'est parce que l'on néglige ce capital national, cet outil national ! Si on ne donne plus rien à transporter à la S. N. C. F., le prix de revient, sur la base 100 en 1962, s'élèvera non plus à 108, mais à 200, et il est facile d'imaginer les conséquences de cette hausse.

Dans un tel domaine, on peut évoquer notre puissant partenaire économique, l'Allemagne. Ce pays est doté d'un réseau incomparable de voies navigables. En dépit de tous nos efforts, nous ne pouvons rivaliser avec lui sur ce plan qui, nous le savons tous, est fort important.

Mais nous avons, nous, un réseau ferré incomparable. Essayons donc d'en tirer parti !

Etant donné l'imbraglio actuel, issu des fautes et des carences du passé, l'œuvre est ardue et ne pourra être menée à bien que grâce à une totale coordination technique et opérationnelle.

Les transports par conteneurs, par exemple — vous y avez fait allusion monsieur le ministre — permettent les ruptures et les transferts entre la route et le rail ; ils constituent, de ce fait, l'une des clés maîtresses de la coordination.

J'avais demandé — toujours il y dix-sept ans, c'est un repère pour moi — la construction d'autoroutes transversales — nous en avons parlé à cette tribune à de nombreuses reprises — assorties de moyens rapides et puissants d'échanges au croi-

sement de ces autoroutes avec les grandes lignes de voies ferrées. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

Aujourd'hui, mesdames, messieurs, on attend encore la première autoroute transversale !

C'est pourquoi le désordre ne peut aller que croissant. Il porte le plus grand préjudice aux transports par voie ferrée, aux transports routiers et au développement même de vastes régions qui sont de plus en plus déshéritées et négligées. Ainsi, personne n'y gagne et toute la nation y perd.

Dois-je évoquer ici la suppression en cours du service voyageurs sur certaines petites lignes de la S. N. C. F. ? Vous avez insisté sur ce problème, monsieur le ministre. Personnellement, je ne m'y attarderai pas, car mon opinion est bien connue.

A mon humble avis, cette opération procède, pour une large part, d'une mauvaise conception de l'aménagement du territoire. La politique de la peau de chagrin, voyez-vous, n'est pas nécessairement la meilleure.

Abordant un aspect plus fondamental du problème, j'observe que la plus belle conquête du rail, au cours de ces dernières années, a été la vitesse. J'ose dire que c'est une ère nouvelle qui commence.

Au Japon, ce pays « dans le vent », n'a-t-on pas décidé de créer de toutes pièces un nouveau réseau de chemin de fer ? Avec les 515 premiers kilomètres de lignes à double voie de ce réseau, les chemins de fer japonais enregistrent une recette égale à trois fois la recette voyageurs des chemins de fer belges et à la moitié de la recette voyageurs de la Société nationale des chemins de fer français. Entre Tokyo et Nagoya, les trois cent soixante-six kilomètres de parcours sont franchis en moins de deux heures.

Aux Etats-Unis, dans le corridor Nord-Est, entre Boston, New York et Washington, avec l'aide financière — et j'y insiste — du gouvernement fédéral, ce qui n'est pas très fréquent aux Etats-Unis, on vient de mettre en service, sur le réseau Penn-Central Railroad — assemblage des deux plus grands réseaux qui existent aux Etats-Unis et que je connais très bien, le Pennsylvania Railroad et le New York Central Railroad — des trains dont la vitesse atteint 260 kilomètres à l'heure. Et ce qu'il y a de plus curieux et de plus nouveau — ceux qui connaissent les Etats-Unis en conviendront — c'est que, sur ce réseau, les voyageurs doivent réserver leurs places à l'avance.

En Italie, les pouvoirs publics ont décidé la construction d'une ligne nouvelle Florence—Rome, « direttissimo ». Je ne sais si je prononce bien, mais cela veut tout dire, et les Italiens le comprennent. Lorsqu'elle sera construite, cette ligne rapportera singulièrement au réseau italien, qui en a bien besoin.

En Allemagne, un projet analogue est à l'étude pour la liaison Hambourg—Munich.

Chez nous, le même problème existe pour les liaisons Paris—Nancy—Strasbourg, Paris—Lyon et Paris—Lille—Bruxelles. Nous pouvons ouvrir des lignes nouvelles qui mettraient Paris à deux heures de Lyon, et faire, ainsi, bien mieux que les Japonais. Nous pouvons, pour commencer, mettre Paris à une heure quarante-cinq de Nancy et Lille à une heure sept de Paris. Par le simple prolongement des lignes actuelles, on pourrait mettre Chambéry à trois heures et Marseille à quatre heures trente de Paris. Cette opération résoudrait nombre de problèmes actuellement insolubles et qui ne manqueront pas de s'aggraver au cours des prochaines années.

Dois-je faire remarquer qu'une ligne de chemin de fer à deux voies, entre deux zones de peuplement très dense, pourrait transporter 50.000 voyageurs à l'heure dans chaque sens et que, pour le même trafic, sur une autoroute — et l'on en construira sans doute — il faudrait vingt-deux voies dans chaque sens ?

Même avec le tracé de nos lignes actuelles, on pourra atteindre des vitesses commerciales de 160 à 200 kilomètres à l'heure, voire de 250 kilomètres à l'heure, sur des distances de quelques centaines de kilomètres.

M. Chalandon, ministre de l'équipement, a précisé devant la commission de la production qu'il envisageait la construction, par le recours au financement privé, de 400 kilomètres d'autoroutes par an. Nous avons répondu « bravo » et même « bravissimo », nous avons tous applaudi à cette initiative.

Monsieur le ministre, pourquoi ne pas recourir aussi au financement privé pour la construction de ces trois nouvelles lignes de chemin de fer, qu'il est urgent de prévoir et que nous devons inscrire au VI<sup>e</sup> Plan ? Au kilomètre courant, leur coût n'atteindrait, en moyenne, que deux millions et demi de francs, soit

2.700 millions pour les 1.100 kilomètres de Paris—Lille, Paris—Nancy et Paris—Lyon.

Déjà, des groupements importants d'industriels se sont déclarés prêts à fournir les capitaux nécessaires. La rentabilité de l'exploitation de ces lignes, qui seraient, bien entendu, concédées à la Société nationale des chemins de fer français, permettrait l'amortissement rapide des capitaux engagés et de réaliser en outre de substantiels bénéfices.

On pourrait, par exemple, prendre son ticket au départ de la gare de l'Est — où je gare déjà ma voiture dans un parc qui est très pratique — et un supplément grâce auquel, à Nancy, on trouverait une autre voiture à sa disposition dans un garage-tour qui serait construit au-dessus de la gare actuelle. Et je puis affirmer devant M. le maire de Nancy, qui connaît bien les lieux, que ce garage-tour ne gênerait en rien le paysage disparate de tours et de constructions qui existent déjà aux abords.

En m'entendant parler ainsi, mes chers collègues, peut-être pourriez-vous imaginer que je prêche pour mon saint. Nul n'ignore que je suis un ancien cheminot. Je le suis presque encore, tant je fréquente les trains.

Non. Ce qui m'inspire, ce n'est pas mon cœur de cheminot — cela pourrait être — mais c'est mon seul penchant pour la vérité. Et pourquoi ne pas l'avouer ? Selon la chanson, j'ai deux amours : le rail et l'automobile. (Sourires).

Depuis des années, j'utilise deux voitures, l'une à Paris, l'autre dans les Vosges. Deux ou trois fois par an, j'effectue le parcours de Paris à Saint-Dié. C'est largement suffisant, tant le manque d'espace sur une route nationale sinueuse, difficile et inconfortable rend ce parcours dangereux.

Certes, on nous promet une autoroute de Paris à Strasbourg. Mais — nous l'avons déjà appris par la presse et hier encore, à la réunion de la Coder de Metz, à laquelle vous participiez, monsieur le ministre — il faudrait d'abord se mettre d'accord sur le tracé. Peut-être y parviendra-t-on. Je le souhaite.

Je prêche, mes chers collègues, croyez-le bien, tout autant pour l'automobile que pour le rail. Ces deux moyens de transport sont solidaires.

Chacun de nous ne sent-il pas plus nettement chaque jour que, si nous poursuivons dans la direction où nous sommes engagés, un temps peu éloigné viendra où, malgré l'intérêt de ce mode de transport, le nombre des automobiles qui circulent dans notre pays tendra à plafonner, puis à diminuer ?

On plafonne déjà, ou l'on régresse, quant au nombre moyen de kilomètres parcourus annuellement par une automobile. En tout cas, cette moyenne est inférieure à celle de nos voisins.

Il faut bien le dire, la crainte de plus en plus fréquente de perdre la vie sur la route n'est pas l'un des moindres éléments qui tendront à freiner le développement de l'automobile. Nous touchons ici au problème du gaspillage le plus spectaculaire, je devrais dire le plus honteux, en matière de transport, puisque, sur nos routes, il y a eu, en 1968, 16.200 morts et 300.000 blessés, dont 22.000 sont à jamais invalides. Il y a donc un gaspillage de vies humaines, de santé, de sang, de larmes, et aussi un terrible gaspillage d'argent.

M. Baumel, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, n'a-t-il pas déclaré à cette tribune, le 3 octobre dernier, en réponse à une question orale, que les accidents de la route représentaient, pour l'économie française, la charge exorbitante de dix milliards d'anciens francs ? Il ajoutait : « Les experts qui se sont penchés sur la question estiment qu'un Français sur trois, parmi ceux qui naissent désormais, risque, au cours de sa vie, d'être victime d'un accident de la route ».

Or, en avançant le chiffre de dix milliards d'anciens francs, qu'il qualifie d'exorbitant — et j'en suis d'accord — M. le secrétaire d'Etat a sans doute commis une erreur ou un lapsus.

En effet, si l'on tient compte de toutes les conséquences matérielles, des pertes de vies humaines et des invalidités, le coût, pour la nation, est d'ores et déjà supérieur à cinq milliards de nouveaux francs, c'est-à-dire à cinq cents milliards d'anciens francs.

Notons au passage que l'économie de la seule moitié de cette dépense annuelle correspondrait au coût de la construction des 1.100 kilomètres de voies ferrées ultra rapides — Paris—Lyon, Paris—Nancy, Paris—Lille — dont j'ai parlé il y a quelques instants. Cette comparaison — mais ce n'est qu'une comparaison — traduit l'échelle relative des problèmes.

Alors, ici, nous devons rendre justice au chemin de fer : il ne tue pas ; on roue de plus en plus vite, mais la sécurité ne fléchit pas pour autant. Mesdames, messieurs, puisqu'on

parle de coordination, je pose la question : qu'arriverait-il si, chaque matin, dans son journal, le Français lisait que, la veille, une catastrophe ferroviaire a tué 42 personnes et fait 870 blessés, dont une forte proportion de blessés graves ? La réponse est simple ; on ferait disparaître de la carte non seulement les petites lignes innocentes auxquelles on s'en prend aujourd'hui, mais toutes les voies ferrées françaises.

Mais je vous ai dit ma passion pour l'automobile. Je continue donc sur cette ligne et je conclus qu'il faut tirer l'automobile du mauvais pas où on l'a engagée. Comment ? Voici quelques remarques et quelques idées.

On dit souvent que la vitesse n'est pas la cause des accidents. C'est vrai, mais dans une certaine mesure et à condition, surtout, que l'on prenne les décisions utiles, et cela est urgent. En effet, si la vitesse n'est pas responsable, c'est pourtant bien elle qui tue.

Dans une étude très dense et d'apparence très complète, parue dans le fascicule n° 3540 du 25 novembre 1968, édité par la *Documentation française*, étude qui compte quarante pages grand format et qui traite de toutes les garanties nécessaires pour la circulation automobile, il nous a fallu — et j'y insiste — nous y reprendre à plusieurs reprises pour découvrir enfin le mot « vitesse ». Encore n'y figure-t-il qu'accessoirement, et en petites lettres.

C'est à se demander si la grande majorité des Français, malgré les études qu'on leur offre dans les écoles, dans les collèges, dans les lycées, dans les facultés, ont la moindre idée de ce qu'est la force d'un corps en mouvement, qui varie proportionnellement à son poids et au carré de la vitesse !

Dans le cas d'un projectile perforant, la masse intervient, certes. Dans celui d'un véhicule, c'est, pour le voyageur, surtout la vitesse qui compte, et la plus grande chance qu'il puisse avoir, c'est d'être éjecté et, ainsi, de ne pas subir le choc de plein fouet. Autrement dit, si une voiture se précipite contre un arbre, ou contre un mur, le choc varie en intensité, non pas proportionnellement à la vitesse, mais proportionnellement au carré de la vitesse, ce qui est infiniment plus grave.

Si l'on représente par l'unité l'indice de choc, la vitesse de trente kilomètres-heure étant choisie comme élément de base, le choc sera quatre fois plus grand à soixante kilomètres-heure, neuf fois plus grand à quatre-vingt-dix kilomètres-heure, et seize fois plus grand à cent vingt kilomètres-heure.

Si deux véhicules se rencontrent, chacun roulant à trente kilomètres-heure, le choc sera quatre fois plus grand que si le véhicule rencontre un arbre à cette vitesse, seize fois plus grand à soixante kilomètres-heure, trente-six fois plus grand à quatre-vingt-dix kilomètres-heure, soixante-quatre fois plus grand à cent vingt kilomètres-heure.

Mes chers collègues, il est clair que, sous un tel choc, le transfert dans l'autre monde des coupables et, hélas ! de leurs victimes est immédiat et sans appel !

Alors, est le demande très sincèrement, va-t-on vraiment s'occuper de ce problème qui nous coûte tant de sang, tant de larmes et tant d'argent ?

Certes, c'est l'indiscipline de certains conducteurs qui est la cause originelle. Mais, souvent, le code de la route n'est pas respecté et il n'est tenu aucun compte des panneaux indicateurs de vitesse ou des limitations générales de vitesse.

Cependant, vous le savez, on voit trop souvent des panneaux limitant la vitesse à 30 kilomètres ou à 60 kilomètres à l'heure, et dont on se demande vraiment ce qu'ils font là, sur le bord de la route. Alors, on néglige les panneaux oubliés, ceux qui ne correspondent à rien, et tout y passe.

On néglige l'indispensable aussi bien que l'inutile.

Il faut donc tout d'abord exiger que les indications de vitesse soient valables et correspondent aux nécessités du tracé, de la visibilité et des aléas résultant des vitesses actuelles qui peuvent inopinément monter à des chiffres effrayants tant pour les voitures de tourisme que pour les poids lourds ; car c'est l'inattendu qui tue inexorablement.

Durant des mois, j'ai entendu tous les matins à la radio — comme vous-mêmes certainement, mes chers collègues — un poste périphérique vanter les mérites de telle voiture qui parvient à atteindre 165 kilomètres « chrono » par tous les temps !

Avec de tels slogans, tout est possible, même pour les nouveaux conducteurs dont la voiture porte le macaron « 90 ».

Je suis quant à moi — et je le dis très haut — contre toute limitation de vitesse, même sur les routes où cette limitation

vient d'être portée à 100 ou 110 kilomètres, là où le tracé et la visibilité sont bons et lorsque la visibilité n'est pas réduite par les facteurs atmosphériques, comme on l'a vu ce matin sur l'autoroute du Nord où un carambolage monstre a fait je ne sais combien de blessés. Je suis contre la limitation de vitesse, car on ne peut pas arrêter le progrès.

Probablement cela nécessitera-t-il des études. Mais il faudrait encore que les traits jaunes, soit les traits pleins, soit les traits plus ou moins discontinus, peints sur nos routes ne constituent pas des pièges. Je pourrais citer certains tronçons de routes nationales où, par exemple, sur vingt-cinq kilomètres il ne devrait y avoir que des traits pleins ou, à la rigueur, des traits discontinus sur un ou deux kilomètres seulement.

Que résulte-t-il de toutes ces remarques ?

C'est que, sur nos routes, la crédibilité n'existe pas.

Les malheureux automobilistes, plus nombreux qu'on le croit, qui, anxieux, un œil surveillant la route à l'avant et l'autre fixé sur le rétroviseur, se voient pourchassés par des conducteurs infantiles, ne peuvent, contre leur gré, adopter qu'une tactique, celle de suivre le mouvement, de faire chorus, de « hurler avec les loups ».

La situation est la même dans la région parisienne.

Je citerai, par exemple, les deux souterrains de l'autoroute A 1 entre la porte de la Chapelle et Saint-Denis, parce que je les prends deux fois par semaine, et qui comportent à juste titre une limitation de la vitesse à 80 kilomètres-heure, sur tout le parcours d'ailleurs.

J'aimerais savoir qui se soucie de faire respecter cette limitation, mais aussi d'empêcher chaque jour les changements de file et le slalom auxquels se livrent impunément certains conducteurs, même de poids lourds.

Et dire qu'on exige des conducteurs de trains sur la S. N. C. F. des garanties physiques, des garanties morales, des garanties psychologiques qui vont jusqu'à la dernière limite (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et divers autres bancs*) et c'est très raisonnable ! En revanche, n'importe qui sur la route peut attenter, à chaque minute, à la vie de ses semblables au défi de toute réglementation.

Ce problème doit être étudié et résolu. Il faut que tous ceux qui s'intéressent à l'automobile fassent en sorte que joue la discipline. Ceux-là sont intéressants non seulement parce que ce sont des ouvriers qui font leur devoir, mais parce qu'ils participent à une industrie exportatrice qui ne doit pas périlcliter, au contraire. Alors, si la discipline est respectée, il y aura encore de belles journées pour les Français qui vivent de cette industrie.

Puisque nous avons placé notre intervention sous le signe de la coordination, j'aimerais que, dans cette perspective, on ne jette pas le désespoir dans l'âme de ceux qui, sur nos voies ferrées, sur nos locomotives, dans les gares et les triages veulent accomplir leur fonction et le métier qu'ils ont choisis.

Pour eux, il y a une maxime que je connaissais déjà dans ma jeunesse, hélas lointaine ! : « la sécurité avant tout ». Cette maxime était affichée aux « Chemins de fer du Nord » et elle l'a été ensuite partout dans les locaux de la S. N. C. F.

Elle est intangible, il n'est pas tolérable qu'elle soit transgressée. Qu'on rende publiquement cette justice aux cheminots, pour leur moral et pour leur rendement, car le moral est lié à la justice qu'on leur rend et elle doit leur être rendue parfaitement.

C'est pourquoi je demande que les problèmes de coordination soient repris tout d'abord autour de tables rondes où chacun pourra s'exprimer : cheminots, routiers, pouvoirs publics, usagers, syndicats.

Il y a eu, avez-vous dit, monsieur le ministre, dix-sept tables rondes. C'est fort bien, mais parmi les participants, vous n'avez cité ni les routiers ni les usagers. Alors à ces tables rondes il manquait deux éléments.

**M. le ministre des transports.** Elles étaient triangulaires ! (*Sourires.*)

**M. Maurice Lemaire.** Il faut réformer tout cela. Il importe que tous ceux que j'ai cités soient représentés.

Et j'en reviens ainsi, en terminant, à mon propos du début placé sous le signe de mon intervention à Strasbourg, au mois de septembre 1952.

Aujourd'hui, la nécessité irréfutable, c'est la coordination : la coordination dans l'égalité de traitement, la coordination dans le respect de la réglementation du travail, la coordination par la technique et l'efficacité, la coordination aux moindres coûts pour la nation, en utilisant tous les potentiels, surtout l'immense potentiel, insuffisamment utilisé du capital outil de la S. N. C. F. ; enfin, et par-dessus tout, la coordination par le mariage harmonieux de la vitesse et de la sécurité qui ne se fera, croyons-le bien, que dans une discipline librement discutée mais imposée ensuite à chacun par une main de fer.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, notre économie est menacée par le désordre des transports. Occupons-nous de ce problème fondamental avant qu'il ne soit trop tard ! (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

**M. le président.** La parole est à M. Dumortier. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

**M. Jeannil Dumortier.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, lors d'un congrès retentissant tenu dans une station normande par le plus important groupe de la majorité, une violente attaque fut dirigée contre la S. N. C. F. Une commission d'enquête fut même exigée.

M. Marette, rapporteur U. N. R., pour avis de la commission de la production et des échanges, devait, dans le rapport qu'il nous fit quelques mois plus tard, dénoncer ce procès et exprimer des regrets.

Plus récemment, évoquant la fermeture de la ligne Laon-Liart, un journaliste souvent mieux inspiré a dit son étonnement devant la levée locale de boucliers. « Tout cela pour trois voyageurs par jour ! » affirme-t-il. Et d'évoquer la tristesse qui pourrait s'emparer des ruminants locaux lors de la disparition de leur spectacle favori. (*Sourires.*)

Les défenseurs du Laon-Liart ont répondu aimablement, mais vertement, en précisant le nombre de billets réellement vendus.

Les Français, volontiers frondeurs, sont-ils vraiment des conservateurs acharnés qui ne peuvent souffrir une modification quelconque de leurs habitudes et supporter quelque changement que ce soit ?

Nous vous savons gré, à vous, monsieur le ministre et à votre prédécesseur, de ne pas avoir, dans la forme tout au moins, chaussé les gros sabots de ceux de Deauville, car vous ne pouviez être aussi injuste connaissant les résultats magnifiques obtenus dans tous les domaines par la S. N. C. F.

L'exactitude et la régularité de ses services, sa sécurité font l'admiration du monde entier. « Le chemin de fer ne tue pas », disait-il y a un instant le président Lemaire. Sur le plan technique, la S. N. C. F. ne détient-elle pas le record mondial de l'heure ? Ensuite, son personnel, du plus modeste employé de la voie aux dirigeants, ne sert-il pas cet outil avec un dévouement total ?

Quelle entreprise de même nature peut se vanter d'avoir, en dix ans, augmenté sa productivité de 83 p. 100 et, depuis 1938, de 201 p. 100, et cela avec huit agents par kilomètre de ligne, alors qu'il y en a treize en Allemagne et quatorze en Angleterre ?

Et cependant, malgré ce dévouement et ce résultat, un fait demeure : dans le budget de l'Etat, les chemins de fer pèsent pour 5.200 millions. Une partie importante de cette somme étant constituée de charges imposées et compensées par l'Etat, vous avez vous-même évalué devant notre commission — et j'ai retenu vos chiffres — à 2.300 millions le montant réel du déficit.

**M. le ministre des transports.** J'ai parlé de 2.300 millions, dans le cadre de la convention de 1937, c'est-à-dire avant l'avenant.

**M. Jeannil Dumortier.** Tout à fait d'accord, monsieur le ministre, j'ai placé cette remarque exactement dans ce cadre.

Dans un excellent article paru dans le *Monde* du 14 octobre, M. Christian Hovelacque considérant, lui, qu'une partie du reliquat est due à des charges imposées par l'Etat, mais non remboursées, évalue en fin de compte le déficit réel d'exploitation en 1968 à 900 millions de francs et souligne qu'en 1969 il ne devrait pas dépasser 700 millions. Et M. Hovelacque de mettre en regard les 7 milliards de francs consacrés au soutien des marchés et les 1.200 millions de francs octroyés à la sidérurgie.

La situation que nous connaissons, mesdames, messieurs, n'est pas nouvelle. Déjà, en 1908, l'Etat devait procéder au rachat de la compagnie de l'Ouest. En 1921, il intervenait dans l'établissement de la convention tendant à instituer un fonds commun des grands réseaux de chemins de fer, et, aux partisans de ce qu'on appelle maintenant « l'économie de marché », aux loyaux champions de la liberté économique, celle du libre renard dans le libre poulailler (*Sourires*), je rappellerai qu'en 1937, à la veille de la constitution de la S. N. C. F., le déficit des anciens réseaux capitalistes s'élevait à 32 p. 100 de leur budget d'exploitation. (*Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

La nationalisation n'est donc pas responsable de cet état de choses.

Certes, nous devons faire tous nos efforts pour réduire cette charge nationale. Mais, avant d'examiner les mesures que vous nous présentez, monsieur le ministre, je voudrais rappeler ce qui fut fait dans le passé.

Deux mesures essentielles ont été appliquées : d'une part, la fermeture de lignes dites déficitaires ; d'autre part, la déperdition des tarifs.

Il en est résulté une augmentation du déficit et une stagnation, quand ce ne fut pas un recul, du nombre de tonnes kilométriques.

Vous nous proposez de définir sur de nouvelles bases les rapports de l'Etat et de la S. N. C. F., de libérer la S. N. C. F. des contraintes particulières, d'égaliser les charges qu'elle supporte avec celles des modes de transport concurrents.

Bravo ! Nous ne pouvons dire mieux. Mais comment ?

Eh bien ! en commençant par fermer de nouveaux kilomètres de lignes. Je cite les mesures que vous prévoyez :

« a) La fermeture ou le transfert sur route de 10.000 kilomètres de services omnibus voyageurs seront autorisés... » — litote ou euphémisme, je ne sais pas — « ... par l'Etat pendant la période 1969-1972. Cet effort sera poursuivi... » — ce « poursuivi » n'est-il pas admirable ? — « ... en 1973 et au-delà ;

« b) La fermeture de lignes à faible trafic de marchandises dans la limite de 5.000 kilomètres avec éventuellement transfert sur route ;

« c) Suppression de cinq millions de kilomètres de parcours annuels sur les services voyageurs express et directs assimilés... » — et je me rappelle qu'étant intervenu à ce propos en 1966, à cette tribune, il m'avait été répondu qu'il n'en était pas question — « ... mal utilisés... » — je tiens à souligner ce « mal utilisés » — « ... dont un million avant la fin de 1969 et trois millions avant la fin de 1970 ;

« d) Réduction du nombre d'établissements commerciaux », entendez des gares. »

Voilà, mesieurs, en quoi vont consister vos réformes de structure ! Les mesures que vous proposez, monsieur le ministre, vont, sur le plan du désaménagement du territoire, augmenter encore le décalage entre régions riches et régions pauvres. (*Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

Le désert français va s'étendre. Vos distingués technocrates ont-ils calculé le coût que représente, pour la collectivité, l'installation dans la région parisienne d'un Breton ou d'un Auvergnat ? Vous me répondez : « Que voulez-vous, c'est l'économie de marché ».

Au nom de l'économie de marché, pourquoi n'appliquez-vous pas les tarifs réels aux habitants de la région parisienne ? (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Est-il normal que le contribuable provincial continue à participer aux frais de transport des habitants de la métropole ? (*Applaudissements sur les mêmes bancs.*)

Supprimez donc cette charge inutile qui fausse le marché national. Vous vous en garderez bien, puisque, lorsque vous évoquez la compensation des obligations de service public, vous précisez « pour les transports omnibus et assimilés de voyageurs autres que ceux de la région parisienne. »

Entretenez-vous donc de cette question avec votre distingué collègue, M. Pleven, garde des sceaux : je sais quelle sera, au sein du Gouvernement, sa position.

Vous nous promettez, bien sûr, le transfert vers la route. Ce service, par l'irrégularité des circulations, par le manque d'abris lors de l'attente, entre autres, ne saurait remplacer le service par

fer. Et si le service routier de remplacement, même affrété, n'est pas rentable, qui financera le déficit ?

J'ai bien peur qu'au bout de quelques mois, de quelques années peut-être, il ne soit fait appel aux collectivités locales, communes et départements, pour combler le déficit ou fermer la ligne.

**M. le ministre des transports.** Puis-je vous interrompre, monsieur Dumortier ?

**M. Jeannil Dumortier.** 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.** J'aimerais que vous me citiez un exemple de ligne voyageurs omnibus transférée, pour l'exploitation déficitaire de laquelle il a été fait, ces dernières années, appel aux départements et aux communes.

*Un député du groupe socialiste.* On y vient, monsieur le ministre !

**M. le ministre des transports.** Il a y plusieurs années 10.000 à 12.000 kilomètres de voies ont été fermés au trafic. J'aimerais savoir si ont été constatés des cas semblables à celui dont vient de parler M. Dumortier.

**M. Raoul Bayou.** Dans l'Hérault, à Lamalou !

**M. le ministre des transports.** Je vérifierai. En tout cas, il semble que c'est bien là le seul exemple qu'on puisse me citer. (*Interruptions sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

*Un député du groupe socialiste.* Nous pourrions tous vous en citer !

**M. Jeannil Dumortier.** En 1966, à cette même tribune j'ai montré comment, sur ordre, un représentant de la S. N. C. F. a été avisé d'avoir à prendre contact avec des transporteurs routiers afin de préparer les programmes de remplacement.

J'ajoute que, président de la commission des chemins de fer du conseil général du Pas-de-Calais, je comprends parfaitement que, dans certains cas, des lignes nettement déficitaires soient fermées sur proposition de la S. N. C. F.

Mais ce que je n'admets pas, c'est que ce soit le Gouvernement qui donne à la S. N. C. F. l'ordre de fermer 5.000 ou 10.000 kilomètres de voies ferrées (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*), que cette société soit obligée de préparer un plan de fermetures, et qu'ensuite on le présente comme une proposition de sa part.

Quant à la cessation des services, je prends date pour le Boulonnais—Desvres, Je prends date pour le Lens—Don-Sanghen. Il n'y a pas eu encore dans mon département de fermeture de lignes, et le combat que je mène ici, ce n'est pas pour faire la preuve qu'il y aura des cessations de services, mais pour les éviter parce que je les juge non conformes à l'intérêt national, et parce que j'ai la conviction que les fermetures de lignes ne résoudront pas le problème de la gestion de la S. N. C. F. Au contraire, chaque fois que vous supprimerez un tronçon de ligne ou fermerez une gare, vous diminuerez l'apport de marchandises et de voyageurs au réseau principal.

Or, c'est essentiellement par son extension que la S. N. C. F. pourra résorber son déficit, 1 ou 2 p. 100 d'augmentation du trafic pouvant suffire à rétablir l'équilibre.

La fermeture de lignes, même dans le cadre de votre politique de libre concurrence, est néfaste. Je renonce, et pour cause, à calculer combien les 200 millions apparents que vous espérez gagner — mais que vous ne gagnerez pas, par suite de l'incidence qu'ils auront sur le trafic d'ensemble — coûteront à l'économie nationale en diminution d'activités régionales et en transfert de population : plusieurs milliards de francs sûrement ! (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

Le deuxième volet est celui de la réduction des effectifs.

Vous affirmez vouloir donner l'autonomie de gestion à la S. N. C. F. et, en même temps, vous précisez impérativement que l'effectif sera de 270.000 agents en 1970. Curieuse autonomie ! Et si, dans le cadre de son développement et de l'évolution économique, la S. N. C. F. avait intérêt à recruter du personnel ?

Certes, l'opération se fera sous anesthésie. On recrutera encore un peu, mais beaucoup moins : si, par exemple, 16.000 agents partent en retraite, on en embauchera 6.000.

Certaines des mesures que vous évoquez en vue d'une nécessaire nationalisation des comptes recueillent notre assentiment, qu'il s'agisse des retraites ou des soins de santé. Quant à la coordination des transports, je livre à vos méditations, mes chers collègues, la phrase suivante qui ne peut, à mon avis, qu'avoir été écrite par un diplômé de l'E. N. A. :

« Dans le cadre des dispositions d'ensemble destinées à assurer l'égalité de traitement de tous les modes de transport, la S. N. C. F. recevra une contribution à ses charges d'infrastructure, calculée par application à chacune de ses grandes catégories d'activités de règles forfaitaires économiques équivalentes, pour la tarification de l'usage des infrastructures, à celles qui sont appliquées aux transports en concurrence. »

Je n'invente rien : cela est extrait de la lettre que M. le ministre a adressée, après la conférence du 16 juillet, au président du conseil d'administration de la S. N. C. F.

**M. le ministre des transports.** Je précise que cette lettre a été rédigée par mon cabinet, où ne figure aucun sortant de l'E. N. A.

**M. Jeannil Dumortier.** Excusez donc cette fausse imputation, monsieur le ministre. J'ignore de quelle grande école sont sortis vos technocrates, mais le moins que l'on puisse dire est qu'ils n'ont guère étudié Boileau, car « ce que l'on conçoit bien s'énonce clairement ». (Applaudissements et rires sur les bancs du groupe socialiste.)

Quelle clarté, quelle limpidité ! On trouve dans cette phrase tout ce que l'on veut y mettre. C'est l'auberge espagnole, où l'on ne mangéait que ce que l'on avait apporté !

Je vous propose, mes chers collègues, l'interprétation suivante :

Etablir une coordination des investissements d'infrastructure et de matériel qui évite les gaspillages, y compris celui des morts qu'évoquait M. le président Lemaire.

Mettre en place une tarification équitable de l'usage des infrastructures de tous les modes de transport, tenant compte des coûts de développement. Cela est clair, je crois.

Harmoniser la durée et la réglementation des conditions de travail de tous les travailleurs des transports, y compris des chauffeurs routiers, monsieur le ministre.

Economiser les deniers publics, en interdisant l'usage des véhicules chargés de treize tonnes à l'essieu. M. le rapporteur Catalifaud l'a réclamé à plusieurs reprises. L'expérience américaine est là, qui prouve que la dégradation de la chaussée varie de façon exponentielle avec la charge par essieu. Ne tenant aucun compte de ses avis, ni de celui de la commission unanime, U. N. R. et opposition comprises, la France n'a cessé de faire pression sur ses partenaires du Marché commun pour qu'ils admettent son point de vue.

Nous demandons non pas l'arrêt immédiat des chaînes de fabrication, mais que de nouvelles chaînes ne soient pas créées, et que cessent de fonctionner celles qui sont amorties.

Je souligne d'ailleurs que si l'Etat perçoit, en faible compensation, la taxe à l'essieu, les départements et les communes, dont les chemins sont aussi dégradés, ne reçoivent aucune indemnité pour leur remise en état. (Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)

Vous reprochiez en commission, monsieur le ministre, à un parlementaire de l'opposition qui n'était point des nôtres — et je n'avais pas qualité pour répondre à sa place — de ne pas avoir voté la taxe à l'essieu. Moi non plus, je ne l'ai pas votée.

**M. le ministre des transports.** Je vous le reproche également !

**M. Jeannil Dumortier.** Permettez-moi de m'expliquer. Est-il normal qu'une telle taxe ait été appliquée sans que les transporteurs aient été informés avant d'acheter leurs véhicules ? (Exclamations sur divers bancs.)

Il eût été nécessaire de prévoir un laps de temps suffisant pour que les transporteurs puissent choisir des camions d'une moins lourde charge à l'essieu et ne soient pas laissés dans l'ignorance des conséquences de leur opération.

D'autre part, nous ne voulions pas que continuent à circuler des véhicules portant plus de dix tonnes par essieu, qui dégradent nos routes.

Enfin, nous n'acceptons pas la répartition injuste décidée par l'Etat, qui prend tout, les communes et les départements devant réparer leurs routes à leurs frais. Une telle situation était inadmissible ; voilà pourquoi nous ne l'avons pas acceptée. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

**M. Jacques Cressard.** Cette argumentation est spacieuse. Boileau aurait fait mieux !

**M. Jeannil Dumortier.** Il y a, derrière la position française, à cet égard, monsieur le ministre, de bien puissants intérêts. Nous serions heureux que, dans l'intérêt supérieur de l'Etat, vous soyez le procureur...

**M. le ministre des transports.** C'est mon état ! (Sourires.)

**M. Jeannil Dumortier.** Je le sais ! Mais nous serions heureux que vous soyez le procureur qui dénonce les méfaits de l'essieu trop lourd.

Je sais la complexité des problèmes que nous évoquons. Je sais combien, souvent, un certain pragmatisme est nécessaire. Cependant je dois vous dire que votre position et la nôtre sont profondément différentes.

Vous parlez liberté, économie de marché, vérité des prix, libre concurrence. M. le ministre de l'équipement, lui, résout tous les problèmes en les confiant à des groupes privés. Les autoroutes ? Société privée ! L'aménagement des ports ? Groupement privé ! La construction ? Grands ensembles et promoteurs, scandales compris ! Le téléphone ? Etc.

Je me demande parfois dans quelle mer de la tranquillité financière notre grand ministre financier de l'équipement puisera tous les crédits nécessaires.

Nous pensons, nous, service public, intérêt de la collectivité, intérêt de l'Etat.

Vous vous défendez de dénationaliser. La dénationalisation a commencé par l'introduction massive des wagons particuliers : 70.000 actuellement.

Il est normal que des wagons très spécialisés soient la propriété des particuliers ; mais la gamme a été élargie. Alors que le groupe d'études 1985 estimait que dans vingt ans la moitié des marchandises transportées le seraient par des wagons particuliers, la chose est dès maintenant réalisée.

Dénationalisation marquée ensuite, quoi qu'on ait pu dire, par la déperquation des tarifs marchandises, l'objectif avoué étant la reprise d'une partie du trafic sur les lignes concurrentielles.

Dénationalisation confirmée par les suppressions de lignes, amenant petit à petit la réduction de la desserte par fer aux vingt mille kilomètres du réseau primaire définis par le groupe d'études 1985, ce réseau étant essentiellement constitué par les lignes parcourues par les rapides et les express, et par celles qui assurent la liaison entre deux triages.

Vous abandonnez, monsieur le ministre, la notion de service public. Or, dès leur création, les chemins de fer ont été marqués par le service public. Ils en ont été le symbole. Nous sommes convaincus que, face aux puissants intérêts privés, la nationalisation des chemins de fer de 1937 a été un acte de progrès social.

Face à un Gouvernement qui défend les intérêts des successeurs des puissants barons du rail, le parti socialiste défendra la nationalisation de Léon Blum. (Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)

**M. le président.** La parole est à M. Olivier Giscard d'Estaing.

**M. Olivier Giscard d'Estaing.** Les problèmes de la S. N. C. F. intéressent chaque Français et je vous remercie, monsieur le ministre, d'en avoir fait l'objet d'un débat qui nous permet une très large information et qui, je l'espère, nous rassurera. Car nous avons besoin d'être rassurés.

Nous vous suivrons dans votre réforme — je le dis au nom des républicains indépendants — dans la mesure où elle est — et doit être — économique, libérale et sociale.

Nous sommes en présence d'une situation paradoxale car, en réalité, nous avons dans ce domaine une avance technologique remarquable, et je ne partagerai pas le pessimisme international de M. Lemaire en rappelant que nous avons battu le record mondial de vitesse dès 1955, avec la vitesse de 331 kilomètres à l'heure, et que nous détenons — il suffit de voyager pour s'en rendre compte — le record mondial de l'exactitude.

**M. Maurice Lemaire.** Je n'ai jamais dit le contraire.

**M. Olivier Giscard d'Estaing.** Il est d'ailleurs remarquable que notre productivité soit en constante amélioration. Comme l'a dit M. Dumortier — j'approuve une partie de son analyse, mais en revanche je suis en désaccord profond sur les solutions qu'il

préconise — il est exact que notre productivité, et j'en rends hommage à la Société nationale des chemins de fer français, est en constante amélioration.

Pour l'énergie, nous avons constaté une baisse de 19 p. 100 au kilomètre entre 1962 et 1967, alors que la productivité des cheminots a augmenté dans le même temps de 15 p. 100, ce qui donne, du point de vue de la productivité comparée avec des pays similaires, 14,7 agents pour la Grande-Bretagne, 13,3 pour l'Allemagne et seulement 8,2 agents pour la France par kilomètre de ligne.

Cependant, chacun reconnaît que nous avons à faire face à une charge écrasante pour notre économie et pour le budget de l'Etat.

Cette charge était en 1968 de 4,5 milliards, soit 35 p. 100 des recettes. Cela signifie que chaque contribuable français verse 500 francs au lieu et place de l'utilisateur.

Cela représente aussi, comme le démontrait M. Chamant il y a un an, le coût de 1.000 kilomètres d'autoroutes.

Et, si vous voulez une autre comparaison, ce déficit correspond à l'ensemble des dividendes de toute l'activité économique française au taux de 4,5 p. 100 de sa capitalisation horstière.

La cause n'en réside pas dans une mauvaise gestion, et je sais combien ce déficit, en partie subi, pèse moralement et injustement sur les cheminots.

Une question se pose à cet égard, monsieur le ministre, et vous nous en avez annoncé l'étude. Il s'agit de savoir comment pourrait intervenir l'intéressement du personnel aux résultats si l'on devait maintenir le principe d'une telle gestion.

L'explication de cette situation est, à mon avis, une confusion entre la notion de service public et les rigueurs d'une gestion économique. Le remède consisterait donc à éviter l'ingérence excessive de l'Etat, de déterminer les responsabilités économiques et de conduire une réelle opération-vérité sur les origines de cette hémorragie.

Qu'est-ce qu'une gestion économique ?

C'est, d'abord, éviter que les dépenses ne s'accroissent plus vite que les recettes. Or c'est l'inverse qui se produit puisque en cinq ans les dépenses ont augmenté de 60 p. 100 et les recettes de 41 p. 100 seulement.

Il faut donc mener une politique tarifaire raisonnable et envisager la suppression des activités et des lignes qui ne sont pas rentables. Il faut aussi maintenir un esprit de concurrence et d'efficacité à tous les niveaux et entre les divers modes de transports.

En ce qui concerne la politique tarifaire, je pense qu'elle devrait être décidée par la Société nationale des chemins de fer français et reposer sur les coûts réels. Mieux vaudrait envisager la possibilité d'une hausse tarifaire qui aurait comme contrepartie une baisse des impôts. D'ailleurs, je crois que la hausse ne devrait pas être générale mais sélective et étalée dans le temps.

On peut faire en effet une double constatation.

La première, c'est que les tarifs ont pris un grand retard sur les prix : environ 30 p. 100 en trente ans par rapport aux indices des prix de détail.

La deuxième, c'est que les deux tiers des pertes de la Société nationale des chemins de fer français proviennent du fret. Il faudrait envisager une tarification linéaire et spécifique, car le rail est compétitif sur les grandes distances et on doit en tenir compte pour développer le trafic sur ces lignes. Par contre, le trafic de banlieue étant en équilibre, il ne paraît pas nécessaire d'y toucher.

Par conséquent, le principe de la tarification au kilomètre pourrait être abandonné, comme pour le transport aérien. Personne ne se demande si le prix du billet Paris-Toulouse, Paris-Genève ou Paris-Londres est proportionnel à la distance qui sépare ces villes. Il est fonction de la fréquence des liaisons, de leur coût, du plan de charge, tous éléments qui conditionnent une gestion économique.

De même, en ce qui concerne le fret, on sait que les transports en containers ou en kangourous de Marseille à Paris coûtent moins cher qu'un transport routier.

Il n'est pas nécessaire pour cela d'aggraver encore la surcharge fiscale qui pèse sur la route. Ce qui importe, c'est de s'assurer que le moyen de transport le plus économique est assorti d'une tarification — donc d'un volume — qui correspond bien à sa vocation propre.

Ainsi, les tarifs devraient être autant ou aussi peu contrôlés par l'Etat que les prix en général et dépendre de la compétence de ceux qui ont le droit et le devoir de les fixer.

J'en viens maintenant au douloureux problème des suppressions de lignes.

Ce n'est pas un problème nouveau puisque 13.000 kilomètres de lignes ont déjà été fermés au trafic entre 1934 et 1966. Sur les 37.000 qui nous restent, on constate que 75 p. 100 du trafic s'opère sur 25 p. 100 des lignes.

Le devoir évident de la S. N. C. F. est de proposer aux pouvoirs publics, dans le cadre de la loi du 6 juillet 1949, la suppression des lignes déficitaires, mais sous réserve que l'économie soit certaine, rapide et importante.

J'imagine que les maires, les conseillers généraux et certains d'entre vous, mes chers collègues, vont s'opposer à de telles décisions. Je les comprends parfaitement. Pour répondre à leur souci local, que devons-nous faire ?

Je crois que c'est à l'échelon local qu'il faudrait envisager les solutions et prendre les décisions. Cela signifie qu'on pourrait envisager le maintien de la ligne, mais dans ce cas il faudrait qu'elle soit subventionnée en dehors de la S. N. C. F., soit par une garantie de trafic, comme en accordent déjà certaines chambres de commerce ou certains départements, soit par des subventions au titre de l'aménagement du territoire, dont les crédits devraient être augmentés dans une proportion correspondante. Nous sommes tous attachés à la politique d'aménagement du territoire, mais ce n'est pas à la S. N. C. F. d'en assumer la charge, d'une façon qui, d'ailleurs, n'est pas très claire sur le plan budgétaire. C'est à nous d'en décider.

Si des suppressions de lignes intervenaient, il serait alors nécessaire de mettre au point des transports routiers de remplacement, et vous avez évoqué ce problème, monsieur le ministre. En effet, chaque fois qu'on assure à un meilleur coût un service équivalent, pourquoi continuer à grever l'économie française de charges dont elle n'a pas besoin ?

La différence de coût au kilomètre de ligne était, à l'origine de la S. N. C. F., de un à deux. Il était alors normal de recourir à une péréquation de tarifs. L'écart est aujourd'hui de un à quinze. Il est anormal qu'on ne soit pas conscient de ce fait aveuglant, aux conséquences économiques si importantes.

Enfin, monsieur le ministre, vous nous avez rassuré sur la concurrence que vous avez l'intention de maintenir entre le rail, la route et le transport aérien. Chacun doit rechercher son optimisation économique en fonction de sa vocation particulière. Pourquoi soutenir des activités qui ne sont pas économiques ? N'est-ce pas la meilleure façon de se ruiner tôt ou tard ? En revanche, il faut aider à leur remplacement et surtout permettre à chacun de remplir son rôle.

Les avantages compétitifs de la S. N. C. F. sont remarquables, notamment dans les gains de vitesse — on en a beaucoup parlé. Vous savez probablement que sur la ligne Paris-Toulouse, lorsque la vitesse fut accrue au point de permettre des pointes atteignant deux cents kilomètres à l'heure, le trafic augmenta de 40 p. 100. Le jour où vous réussirez à avoir des lignes permettant pratiquement de quitter la capitale en fin d'après-midi et d'arriver avant minuit dans les principales villes de France, vous serez assuré d'avoir un trafic rentable pour ces lignes.

Il est encore un domaine de gestion économique pour lequel, monsieur le ministre, j'aimerais vous interroger : il concerne la fortune domaniale de la S. N. C. F. En connaissez-vous le montant ? Pensez-vous que la fortune domaniale de la S. N. C. F. soit parfaitement utilisée ?

Notre société nationale possède des milliers d'hectares de terrains dont certains semblent parfaitement situés. Ne serait-il pas possible d'envisager de remettre à la disposition de l'économie nationale et de certaines de nos villes ou régions certains de ces terrains, ce qui apporterait un véritable ballon d'oxygène à la gestion de la S. N. C. F. tout en rendant les plus grands services sur le plan local ?

Vous nous proposez une réforme libérale et comme vous l'avez dit décentralisée par secteur d'activité, par grandes lignes, et par régions secondaires. Je serai plus bref sur ce plan, compte tenu des explications que vous nous avez données.

Il est important que les pouvoirs de décision et les responsabilités soient très largement délégués. Il faut que nous appliquions une véritable séparation des pouvoirs, comme celle qui avait été conçue par Montesquieu sur le plan des pouvoirs publics, et dont nous devrions maintenant tirer les conséquences

sur le plan de notre organisation économique. En effet, ces pouvoirs et ces responsabilités ne sont pas les mêmes suivant les groupes qui les assument.

Pour l'Etat, cette responsabilité est triple :

L'Etat doit assurer une orientation générale de ce secteur comme dans tous les grands secteurs industriels, avec ses outils d'intervention que sont la fiscalité et le crédit.

Il doit également assurer le contrôle en tant qu'actionnaire de cette société et défenseur de l'intérêt général. J'aimerais que ce contrôle fût a posteriori et non plus a priori, afin que les responsabilités et les possibilités de décision soient bien comprises.

Enfin, le troisième devoir de l'Etat consiste à payer à leur juste prix les charges qu'il impose à la S. N. C. F. en établissant avec celle-ci des rapports de client à fournisseur, au lieu de combler automatiquement d'année en année un déficit qui ne peut aller dans ce cas qu'en s'amplifiant.

A la direction générale incombent les responsabilités majeures sur les plans de la gestion financière, de la technologie et de l'exploitation commerciale.

Cette direction sera jugée à ses résultats, à l'équilibre d'une gestion compensée, à la qualité des services rendus, à la mise en œuvre rapide des innovations techniques. On a cité, entre autres innovations remarquables, le turbotrain, l'aérotrain et les grands conteneurs. Si nous pouvons gagner des mois, voire des années, dans la mise en œuvre de tels progrès, la gestion de la S. N. C. F. correspondra alors d'autant plus tôt aux possibilités de la technologie moderne.

Aux directions sectorielles, linéaires et régionales, sera laissée l'initiative de décisions opérationnelles et même tarifaires. Chaque responsable doit tendre à équilibrer sa gestion, en disposant des plus larges pouvoirs de promotion des hommes, d'action commerciale, de négociation régionale. Car il faut redonner à la S. N. C. F. un esprit commercial. Le directeur commercial de la ligne Paris-Bretagne ou de la ligne Paris-Côte d'Azur, doit en être le vendeur, en étudier la rentabilité et combattre contre la concurrence qui ne manque pas de s'établir. Il doit aussi être un gestionnaire, qui sera jugé à l'équilibre de ses dépenses et de ses recettes compensées, et devenir ainsi un élément positif et bien intégré dans le cadre de la vie locale et sociale. Il sera responsable aussi des ateliers de réparations et d'entretien de son territoire, qu'il devra mettre systématiquement en concurrence permanente avec l'industrie privée pour assurer le coût le plus économique.

Une entreprise n'est équilibrée que si l'est chacune de ses subdivisions. Il importe donc que la notion de coût et de rendement vienne de la base et fasse l'objet d'analyses économiques et de décisions sur place.

Ainsi seraient bien fixées les responsabilités — celles de l'Etat, de la direction générale, des cadres, des employés et cheminots — et elles seraient bien chiffrées. Je suis convaincu qu'alors tous travailleront dans le même sens et que les progrès de gestion économique seront absolument remarquables.

Enfin, votre réforme doit demeurer sociale.

Il est certain que la S. N. C. F. est en avance, par rapport à d'autres catégories de la nation et aussi par rapport à d'autres pays, qu'il s'agisse de son régime de retraites ou des autres avantages sociaux. L'âge de la retraite est de soixante ans en Allemagne. La Belgique est le seul pays où il soit fixé à cinquante-cinq ans, alors qu'en France, pour le personnel roulant, il est de cinquante ans.

Bien entendu, il n'est pas question de revenir sur ces avantages, dus pour une part d'ailleurs à la dette de reconnaissance de la France à l'égard de l'héroïque action des cheminots résistants ainsi qu'à l'action continue des syndicats et à leurs négociations avec la direction générale.

Ce progrès doit donc être poursuivi. Il convient, notamment, d'améliorer les conditions de travail, de continuer à s'intéresser au cas des cheminots les plus défavorisés, mais en restant à la limite du possible, en évitant d'engloutir et notre économie et notre politique régionale et la S. N. C. F. elle-même sous le poids de charges que nous ne pourrions pas supporter, et en évitant aussi d'abuser des grèves paralysantes, grèves qui ne doivent se produire que dans le cadre de la loi. *(Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)*

Que l'Etat assume l'excédent des charges de retraite et de sécurité sociale par rapport au régime commun, cela semble normal. Mais il est important de souligner l'accroissement des charges de retraite face à la diminution des effectifs.

Actuellement 1.700.000 personnes bénéficient du régime spécial de la S. N. C. F. Il est évident que celle-ci ne peut pas supporter seule la totalité de ce fardeau.

Il faut également demeurer social dans le cas du transport des plus défavorisés ou de ceux qui méritent notre reconnaissance. Alors, je suis convaincu que la solidarité des contribuables jouera pour en supporter le coût.

En conclusion, je dirai que votre intervention, monsieur le ministre, et ce débat peuvent confirmer la vocation moderne du rail : vitesse, sécurité, exactitude, qualités qui sont imbattables et qui sont dues aux avantages techniques et économiques du guidage et de la faible résistance du roulement métal sur métal. Grâce à elles il y a et il y aura, de plus en plus, dans toutes les nations modernes, place pour ce mode de transport.

Cette vocation du rail, il faut désormais en modifier l'image. Elle n'est plus celle un peu désuète du sifflement des locomotives de notre enfance, comme ce rapide jaillissant dans la brume matinale de Bordeaux évoqué par Mauriac. Je pourrais d'ailleurs dire la même chose de la Côte d'Azur, ce qui me ramènerait à des préoccupations locales et régionales dont j'aimerais vous entretenir et concernant à la fois la poursuite de la couverture de la voie ferrée à Cannes et la construction d'une passerelle qui supprimerait un passage à niveau à Antibes. Mais peut-être n'est-ce pas dans vos attributions, si vous vous en tenez à cette séparation des pouvoirs que vous nous proposez et dont vous semblez accepter le principe.

Le rail peut assurer l'avenir de nos régions à une époque de superurbanisation où l'on constate un mouvement constant d'évasion hors de nos villes et de circulation à travers notre pays et où surtout nous devons veiller à assurer la décentralisation de nos activités économiques et tertiaires.

Nous devons avoir une politique régionale, mais c'est à la S. N. C. F. d'en exprimer le coût et c'est à nos services de l'aménagement du territoire de le supporter.

Enfin, il faudrait confirmer la S. N. C. F. dans sa grande vocation internationale, continentale et européenne. Le transport, comme vous l'avez fait remarquer, est surtout rentable sur les longues distances. A l'intérieur de notre hexagone le transport moyen de fret est de 200 kilomètres, alors qu'il est aux Etats-Unis de 800 kilomètres. A partir du moment où nous aurons conçu notre continent européen comme un vaste marché où les produits circuleront librement, il y aura un tel accroissement du volume et des distances qu'alors, grâce à une politique tarifaire européenne commune, la S. N. C. F. retrouvera une vocation qui lui redonnera une chance supplémentaire d'équilibre.

Grâce enfin à l'autonomie de sa gestion, c'est-à-dire à une normalisation des comptes de cette entreprise et à l'équilibre de chaque unité économique décentralisée, grâce à tout ce programme que vous nous proposez, un nouvel élan peut être donné à une gestion rigoureuse et claire, dans l'intérêt même des usagers, des cheminots et des contribuables, c'est-à-dire dans l'intérêt général. *(Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants, du groupe Progrès et démocratie moderne et de l'union des démocrates pour la République.)*

**M. le président.** La parole est à M. Pierre Sudreau.

**M. Pierre Sudreau.** Monsieur le président, mes chers collègues, l'équilibre financier de la S. N. C. F. pose le triple problème de sa gestion, de son organisation et de ses rapports avec l'Etat. Nous savons tous cela.

Mais en ouvrant le dossier de la S. N. C. F., monsieur le ministre, vous avez élargi le débat et vous vous êtes efforcé, avec raison, de jeter les bases d'une nouvelle politique des transports. Soyez en très sincèrement félicité. C'est, en effet, la véritable question.

La réforme que vous entreprenez est nécessaire. Mais il ne faut pas que, faute de moyens, elle soit, dans son application, déviée de ses objectifs, et qu'en définitive, dans quelques années, nous nous retrouvions dans une situation plus difficile. Je sais que vous en êtes personnellement convaincu, aussi les propos que je vais tenir s'adressent-ils, si vous me le permettez, au-delà de vous-même, à tous ceux qui abordent les problèmes de transport avec des idées quelque peu précieuses.

Une nouvelle politique de transport, cohérente et moderne, c'est-à-dire orientée vers l'industrialisation du pays, doit d'abord disposer d'un système d'infrastructures puissantes et coordonnées, ensuite mettre en œuvre des modes de transport compétitifs, enfin favoriser les équilibres financiers.

En abordant ces trois points, je désire montrer que le rail et la route sont complémentaires et que les querelles de doctrine sont dépassées.

D'abord, nous avons besoin d'un système d'infrastructures puissantes et coordonnées.

« Dans une économie de compétition, nos industriels doivent pouvoir travailler dans des conditions identiques à celles de leurs concurrents étrangers », déclarait ici même, récemment, M. Chandon, ministre de l'équipement, pour justifier la construction d'autoroutes. Il a raison : cet effort d'équipement routier est en effet nécessaire. Mais il ne faut pas en conclure que toutes les difficultés de circulation seront résolues comme par enchantement, comme certains l'affirment bien légèrement.

L'infrastructure routière, mes chers collègues, sera toujours insuffisante par rapport au nombre des véhicules en circulation, lequel doublera pratiquement au cours de la prochaine décennie, ainsi que les chiffres le laissent supposer.

Nous devrions dépenser en moyenne quelque sept milliards de francs par an d'ici à 1985 pour permettre au seul réseau routier national et à la voirie urbaine, je n'ose pas dire d'absorber, mais d'affronter le flot des vingt-cinq millions de véhicules qui rouleront à cette époque, contre douze millions actuellement. Nous en sommes loin !

Les Etats-Unis nous fournissent une preuve supplémentaire. Malgré les énormes dépenses engagées là-bas, la circulation routière, sur certains axes particulièrement chargés, est arrivée à une impasse totale.

D'autre part, il faudrait cesser d'abuser l'opinion en laissant croire qu'un développement accéléré du réseau autoroutier résoudra tous les problèmes, en particulier celui de la sécurité.

C'est en effet sur les routes ordinaires que s'écoule la plus grande partie du trafic et que se produisent 95 p. 100 des accidents. Quels que soient donc les efforts des uns et des autres, l'insécurité routière ne cessera malheureusement d'augmenter dans les dix prochaines années, avec son cortège de morts, de souffrances et d'argent perdu.

En 1968, avec 14.000 morts et 3.600 blessés, les frais d'hospitalisation et le coût social de ces malheurs ont été évalués à plus de 10 milliards de francs.

M. Lemaire a très justement évoqué ces chiffres tout à l'heure. Mais il n'a pas parlé de l'avenir. Or l'avenir apparaît plus cruel encore. Les statistiques des assurances nous apprennent que le nombre des accidents croît comme celui des véhicules. Ce sont 30.000 morts et plus de 700.000 blessés qui seront ramassés dans dix ans sur les routes de France et c'est un fardeau annuel de plus de 20 milliards de francs que les Français auront à supporter.

M. Baumel, cité tout à l'heure par M. Lemaire, a ici même indiqué, il y a quelques jours, que parmi les enfants qui viennent de naître, un sur trois sera blessé sur la route. Il paraît même que d'après les dernières études développées à l'occasion de la rationalisation des choix budgétaires, des statistiques plus dures révèlent que ce n'est pas un enfant sur trois, mais un enfant sur deux qui sera victime de la route.

Devant ces perspectives dramatiques, il faut convenir que ce serait une grave erreur de stériliser systématiquement l'infrastructure routière comme le préconisent certains. Cette infrastructure est disponible ; elle joue un rôle essentiel et sa capacité peut être considérablement augmentée à peu de frais.

Le problème des transports doit donc être étudié dans toute son ampleur. Il est impossible de traiter le dossier de la Société nationale des chemins de fer français sans, en même temps, considérer, et totalement, le devenir de la route.

Deuxième objectif fondamental d'une nouvelle politique des transports : la compétitivité. Les transports routiers se sont admirablement adaptés au rythme de l'économie moderne et ils ont entamé fortement le monopole du chemin de fer, bouleversant les habitudes et les situations acquises. Cependant, le rail a réagi à son tour, en France et ailleurs, et nous assistons à un véritable renouveau du système ferroviaire dans le monde.

C'est l'Allemagne qui, avec le plan Leber, réorganise ses services de transport en s'appuyant sur les techniques rail-route, et fait de très gros efforts pour le développement des parcours à grande vitesse.

C'est l'Italie qui, elle aussi, augmente considérablement la vitesse de ses trains — M. Lemaire l'a rappelé — et s'apprête à construire la ligne Florence-Rome à desserte cadencée et à très grande vitesse.

C'est l'U. R. S. S. qui construit chaque année deux mille kilomètres de lignes nouvelles et dont le trafic ferroviaire dépasse la moitié de tout le trafic mondial. Je sais bien que l'U. R. S. S. a des problèmes climatiques particuliers.

C'est aussi le Japon, où le succès et la rentabilité d'une ligne à grande vitesse de réputation mondiale — la ligne Tokyo-Osaka — dépassent les prévisions les plus optimistes et où est prévue la construction de 4.000 kilomètres de lignes du même type.

Enfin, les Etats-Unis — M. Lemaire a eu raison d'insister sur ce point — après avoir délibérément tourné le dos au rail pendant près de vingt ans, viennent de redécouvrir ce moyen de transport et le considèrent comme l'unique solution du problème posé par l'encombrement du couloir Boston-Washington ; en outre, la mise en service récente d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre Washington et New York a connu d'emblée un succès extraordinaire.

Ce rapide tour d'horizon, mes chers collègues, permet de faire une constatation : le rail est un mode de transport moderne et compétitif.

Cette compétitivité du rail, soutenue par « l'esprit cheminot », notamment en France, est saine. Elle doit même permettre de concurrencer l'aviation et, enfin, d'aboutir à une coordination avec la route. Mais il faut que les règles de la compétition soient respectées et loyalement appliquées et il importe aussi que le rail dispose, en particulier, d'une véritable liberté de gestion.

Tel est l'objet de votre réforme, monsieur le ministre ; vous l'avez tout à l'heure indiqué avec raison et clarté. Mais je me permets de vous demander d'être draconien sur ce point, sinon la compétitivité ne sera jamais effective et l'équilibre financier jamais réalisé. En effet, obtenir un équilibre financier constitue le troisième objectif d'une politique des transports. C'est aussi le plus difficile à atteindre.

Je résumerai mon propos, car M. Olivier Giscard d'Estaing a parfaitement posé la question en se préoccupant de la gestion économique. La S. N. C. F. est une entreprise industrielle et doit être gérée comme telle. Il est certes indispensable de réduire les dépenses improductives, mais le rétablissement de l'équilibre financier passe aussi par l'accroissement des recettes, c'est-à-dire par le développement des activités rentables, qui ne peut être obtenu sans investissements.

C'est, en effet, une règle industrielle absolue qu'une entreprise en cours de mutation doit accentuer son effort d'équipement pour comprimer ses frais de gestion et de main-d'œuvre.

Chaque fois que la S. N. C. F. lance des trains de voyageurs rapides, modernes et commodes, elle en tire — on l'a appelé — de grands bénéfices, de l'ordre de 30 p. 100 pour l'ensemble des grands trains rapides, notamment le Mistral et le Capitole. Les trains blocs de marchandises sont, eux aussi, hautement compétitifs et rentables.

Il faut donc que la réforme permette à la S. N. C. F. de poursuivre une politique rationnelle d'investissement et de modernisation, sinon son équilibre financier demeurera compromis.

Ce raisonnement, pourtant élémentaire, ne semble pas avoir été compris dans un passé récent puisque, depuis trois ans, les crédits d'équipement de la S. N. C. F. n'ont cessé de diminuer dans de fortes proportions, et sans votre action personnelle, à laquelle je rends hommage, monsieur le ministre, le budget de 1979 aurait tourné à la catastrophe.

Si le déficit persiste, l'Etat — donc le contribuable — continuera de payer deux fois. Il paiera pour le rail, toujours endetté, et pour la route, c'est-à-dire pour une infrastructure de plus en plus insuffisante, coûteuse et meurtrière.

Il est un autre aspect économique et financier du rail dont on ne parle jamais, contrairement à ce que l'on fait pour d'autres secteurs économiques.

Les responsables du rail, sans doute imprégnés de la notion de service public, éprouvent une sorte de pudeur à faire, comme d'autres, du tapage au sujet de leur problèmes.

Le rail est aussi une industrie. Il occupe, dans l'ensemble industriel français, une place éminente, égale à celle des constructions navales, ce qu'on ignore généralement.

Il demeure hautement compétitif sur le plan international ; il a obtenu et continue d'obtenir, grâce à la qualité et au rayonnement des techniques françaises, de brillants succès à l'exportation.

Ce serait une grave erreur, au moment où les hautes autorités préconisent avec force et avec raison l'industrialisation du pays, d'amoinrir cet outil économique qui permet de défendre la technique et la présence françaises à l'étranger.

Tels sont de la réforme, mes chers collègues, certains aspects particuliers, mal connus de l'opinion publique et sur lesquels je voudrais appeler l'attention.

Je conclurai en formulant deux remarques.

La première est qu'il faut en finir avec la vieille querelle du rail et de la route. Vous l'avez fort bien souligné, monsieur le ministre. C'est une guerre désuète, j'oserai dire moyenâgeuse dans laquelle nous ne pouvons que perdre du temps et de l'argent.

Une économie moderne exige la concurrence à charges égales. A ces conditions, le rail et la route sont complémentaires.

Cette fameuse coordination dont on parle depuis si longtemps — trente ans, avez-vous dit — doit devenir une réalité. C'est même un véritable mariage que le rail et la route doivent célébrer.

Déjà, de nombreuses techniques rail-route ont permis ces dernières années d'harmoniser les deux modes de transport. Il faut aller plus loin et, par exemple, profiter rapidement de la révolution qui constitue l'utilisation des conteneurs. Ce système se développe indépendamment des modes de transport; il permet dans certains cas des économies massives, de l'ordre de 30 p. 100, notamment pour le transport de pièces industrielles en Europe et même dans le monde.

Sans attendre, il importe de dépasser le stade des querelles d'école et de faire des expériences sur des itinéraires différents. Une véritable coordination ne sera obtenue que par des incitations financières et une concurrence loyale.

Je vous le demande en grâce, monsieur le ministre, abandonnez les discussions de principe, renoncez aux querelles de système, procédez, dès l'an prochain, à des expériences sur des itinéraires bien choisis et rendez publics leurs résultats.

Ma deuxième et dernière remarque sera pour regretter que vous ne disposiez pas de tous les moyens de votre politique.

Un examen, même rapide, permet de mesurer la complexité de votre tâche. Or celle-ci est diluée entre de multiples parties prenantes et de nombreuses administrations.

Il est impossible d'apporter des solutions aux problèmes ferroviaires sans connaître leurs conséquences sur les transports routiers et vice-versa. La route soulève d'énormes problèmes d'infrastructure, d'entretien et de sécurité, entre autres, mais ces problèmes relèvent directement ou indirectement, en dehors du ministère des transports, d'au moins cinq départements: le commissariat général au Plan, les ministères de l'économie et des finances, de l'équipement, de l'industrie, de l'intérieur.

Pour la première fois, le Gouvernement a, l'été dernier, évoqué publiquement les problèmes de la route, tout au moins sous leur aspect le plus populaire: celui de la circulation des voitures particulières. Certes, l'intention est louable, mais il faut aller beaucoup plus loin. Il faut dépasser le stade des conférences et des mesures saisonnières et instituer un véritable comité interministériel permanent au sein duquel seraient étudiées et élaborées, sous votre haute direction — et avec l'aide d'ordinateurs — pour le court, le moyen et le long terme l'évolution et l'inter-réaction des transports modernes.

Vous disposeriez ainsi d'un instrument essentiel qui, seul, vous fournirait systématiquement la synthèse des multiples facteurs et intérêts en cause.

Par votre action, monsieur le ministre, vous pourrez non seulement faire œuvre utile pour l'économie du pays mais aussi — c'est encore plus important — sauver la vie de beaucoup de nos compatriotes. *(Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne, du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)*

**M. le président.** La parole est à M. Cermolacce. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

**M. Paul Cermolacce.** Votre déclaration, monsieur le ministre, et le débat qui s'engage sur la réforme de la S. N. C. F. se situent au moment où une campagne sans précédent est menée contre les sociétés nationales.

D'un côté, on développe l'idée que les sociétés nationales ne peuvent satisfaire les besoins de la collectivité et que seules les entreprises privées seraient en mesure d'y parvenir. En vertu de ce principe, on transfère la construction d'autoroutes au secteur privé. Il en sera de même pour le téléphone et il est probable que d'autres réformes suivront.

D'un autre côté, on veut faire croire à l'opinion que nationalisation signifie mauvaise gestion, d'où déficit, et l'on prend pour exemple la S. N. C. F.

Nous acceptons de discuter cet exemple, non pas pour emboîter le pas aux détracteurs des nationalisations, mais pour rétablir la vérité.

Sur le plan technique, force est de constater que la S. N. C. F. se situe au niveau des entreprises ferroviaires les plus modernes. Avec elle, notre pays dispose d'un bel outil qu'on aurait intérêt à utiliser davantage. Son exploitation serait meilleure si l'Etat lui avait accordé les crédits d'investissements nécessaires à une modernisation plus poussée et à une plus grande efficacité.

Quant au personnel, à tous les niveaux, il fait preuve d'une haute qualification et d'une grande compétence. Le dévouement, le sens de l'intérêt général ne lui font pas défaut. On le constate notamment lors des grands départs en vacances, pendant les périodes de grand froid, quand le gel bloque les routes et les canaux.

Sur le plan financier, on argue d'un déficit important. Il est en réalité moindre qu'on ne le dit. Pour ces dernières années, on parle de 4.300 millions de francs de déficit. Mais si l'on retranche 2.750 millions de contributions et indemnités de l'Etat, il en résulte un déficit d'exploitation de 1.550 millions de francs. C'est d'ailleurs ce que vous avez confirmé, ou à peu près.

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

**M. Paul Cermolacce.** Volontiers.

**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 remercie, monsieur Cermolacce, de m'autoriser à vous interrompre.

J'ai dit en réponse à M. Dumortier que, dans le cadre de la convention de 1937 et pour le budget de 1969, le déficit proprement dit était de 2 milliards et quelque; le reste — plus de 3 milliards — représentant des charges que j'ai exclues du déficit.

En revanche, si l'on appliquait à l'exercice 1969 l'avenant qui va être signé avec la S. N. C. F., le déficit ne serait que de 1 milliard, parce que notamment les charges des retraites mises au compte de l'Etat passeraient de 1.200 millions environ à 2.200 millions, pour appliquer à la S. N. C. F. la péréquation dont bénéficient les autres entreprises dans le cadre du régime général.

**M. Paul Cermolacce.** Nous différons quelque peu sur les chiffres.

**M. le ministre des transports.** Sur le fond, nous sommes d'accord, pour une fois.

**M. Paul Cermolacce.** D'où résulte ce déficit d'exploitation dont les contribuables font les frais? Uniquement de la politique tarifaire imposée pour les marchandises par les pouvoirs publics et souvent consécutive à la concurrence anarchique qui règne dans les transports.

En gros, la S. N. C. F. vend son transport de marchandises à des prix inférieurs à la valeur des prestations fournies. De cette politique tarifaire qui coûte cher au pays, les monopoles, gros clients de la S. N. C. F., tirent seuls profit.

Pourquoi la réforme de la S. N. C. F.? Pour donner, nous dit-on, plus de liberté aux dirigeants de l'entreprise dans les domaines des prix et conditions de transport, des investissements, des adaptations et réformes de structures.

En fait, dans le contexte concurrentiel où la S. N. C. F. se trouve désormais placée, il s'agit de mettre la société nationale, mieux que par le passé, au service de la grande industrie, avide de profits, et confrontée à l'aggravation de la compétition internationale.

La réforme concerne d'abord les structures et les activités de la S. N. C. F.

Une plus grande liberté, affirme-t-on, sera laissée à la société nationale pour réformer ses structures et se moderniser. Certes, un effort de modernisation s'impose et les chemirots n'y sont nullement hostiles. Mais ils veulent que la modernisation profite à l'ensemble du pays, ainsi qu'à eux-mêmes. Or on se refuse à

engager de véritables négociations sur l'augmentation du pouvoir d'achat des salaires et des retraites, sur la réduction du temps de travail et sur l'amélioration des conditions de travail.

Pour que la S.N.C.F. puisse se moderniser davantage, le Gouvernement devrait en premier lieu réduire les dépenses improductives et augmenter les crédits d'investissements alloués à la société nationale.

Dans les conditions actuelles, la liberté de gestion présente à nos yeux un grave danger. Elle risque d'accélérer le transfert au secteur privé de certaines activités et fabrications présentement assurées par la société nationale. Avec les cheminots, le groupe communiste s'élève contre un tel transfert qui porterait atteinte au principe de la nationalisation et serait fort préjudiciable à l'intérêt général.

De même, la réorganisation des activités dites « non rentables », avec comme prévision la fermeture de 10.000 kilomètres de lignes du service omnibus voyageurs, risque d'avoir des conséquences économiques et sociales désastreuses pour certaines régions du pays et l'affaiblissement des régions concernées ne peut qu'être nuisible à l'économie nationale tout entière.

Il appartient aux populations intéressées, et aux collectivités locales, départementales et communales qui les représentent, de se prononcer. Leur avis doit être respecté par les pouvoirs publics. Nous estimons qu'en aucun cas les charges du maintien de la desserte ferroviaire ne doivent être supportées par ces collectivités. La S.N.C.F. est un service public et doit le rester. C'est à l'Etat de prendre en charge les déficits éventuels.

Plutôt que de fermer des lignes, mieux vaudrait envisager la modernisation de la plupart d'entre elles et assurer des dessertes correspondant davantage aux besoins des usagers.

Par ailleurs, on invoque la nécessité de concentrer les efforts sur des activités rentables. Là encore, le service public se trouve menacé.

Le trafic marchandises de la S.N.C.F. n'est pas exclusivement composé de trains complets. Le trafic en wagons complets isolés est, lui aussi, important. Or, certains considèrent qu'un tel trafic devrait être progressivement abandonné. On ne peut être d'accord avec cette orientation. Il importe de prendre les mesures susceptibles d'améliorer la régularité et la rapidité des acheminements en wagons complets isolés, sinon ce sont les intérêts des petits et moyens usagers du rail qui seraient sacrifiés.

La réforme prévoit également la réduction des effectifs du personnel de 50.000 unités d'ici à la fin de 1973.

A juste titre, les organisations syndicales, unanimes, ont repoussé cet objectif, retenu dans l'hypothèse du maintien de la durée actuelle de la semaine de travail.

Comme les cheminots, nous n'approuvons pas la réduction des effectifs parce qu'il faut respecter les engagements pris en juin dernier et revenir progressivement aux quarante heures par semaine avec une nouvelle étape de réduction au début de 1970, parce qu'il faut améliorer et non aggraver les conditions de travail et d'avancement du personnel, parce qu'il faut enfin assurer la bonne marche du service avec un personnel suffisant et qualifié afin de ne pas accentuer le caractère douloureux du problème du chômage dans notre pays.

Dès aujourd'hui d'ailleurs, les effectifs sont insuffisants dans de nombreux centres ferroviaires. L'intérêt général commande que la S.N.C.F. embauche de nouveaux agents tributaires du statut de cheminot et pourvoie aux postes vacants en offrant à son personnel des conditions décentes de vie et de travail.

Il vaut mieux agir ainsi que d'envisager le recours à l'armée pour pallier les difficultés de recrutement dans certaines régions.

La réforme de la S.N.C.F. prévoit également la modification des rapports juridiques et financiers entre l'Etat et la S.N.C.F.

La société nationale disposera de l'autonomie de gestion. C'est un principe valable, mais quel usage sera fait de l'autonomie de gestion dans une économie dominée par la toute puissance du grand capital et caractérisée, sur le plan des transports, par une accentuation de la concurrence entre le rail, la route et la voie d'eau ? On peut s'attendre au pire, c'est-à-dire au sacrifice de l'intérêt général et de celui des cheminots sur l'autel des profits capitalistes.

Qui sera maître des décisions de la S.N.C.F. ? Le conseil d'administration, bien sûr, qui comprend les représentants du grand capital financier, mais dont sont exclus depuis vingt ans les représentants de la C.G.T., organisation la plus représentative du personnel, puisqu'elle a obtenu deux tiers des voix aux élections professionnelles des cheminots.

Dans les conditions actuelles, la réforme ne revêt aucun caractère démocratique et ne présente aucune garantie sérieuse quant à la sauvegarde des intérêts des usagers et du personnel.

Quant au maintien du service public, aucun engagement précis n'a été pris quant à l'élargissement du rôle et des pouvoirs des organisations syndicales représentatives ni en ce qui concerne leurs possibilités de contrôle de la gestion de l'entreprise.

Que faut-il penser de cette autre idée : la S.N.C.F. disposera de la liberté tarifaire ?

Jusqu'à aujourd'hui, la société nationale, tributaire des décisions de l'Etat et soumise de plus en plus aux impératifs de la concurrence, s'est trouvée contrainte de pratiquer des tarifs marchandises ne lui permettant pas de réaliser son équilibre budgétaire. C'est ainsi que lors de la généralisation de la T.V.A., le 1<sup>er</sup> janvier 1968, la société nationale s'est même vue imposer par l'Etat une baisse de 4 p. 100 des tarifs marchandises. La liberté tarifaire va-t-elle modifier cette situation avantageuse pour la grande industrie ? Certainement pas !

En l'absence d'une politique des transports fondée sur la satisfaction au moindre coût des besoins de l'ensemble des usagers, une telle liberté risque de conduire à de nouvelles baisses de tarifs pour les trafics importants de marchandises, et, à l'opposé, à des hausses pour les petits et moyens usagers.

Comme l'a déclaré la Confédération générale du travail, si l'équilibre financier se trouve un jour réalisé, ce ne pourra être qu'au prix de charges plus lourdes pour la petite industrie, l'agriculture et les voyageurs.

La réforme implique également la normalisation des comptes de la S.N.C.F. Nous prenons acte que les dispositions de normalisation visent à soulager le budget de la société nationale par la prise en compte de certaines dépenses par l'Etat, étant entendu que le statut des cheminots et tous les droits qui s'y rattachent, notamment en matière de retraites et de soins de santé, seraient maintenus.

Ces engagements devront être respectés. Toute tentative de remettre en cause, sous une forme ou sous une autre, le statut et les droits sociaux du personnel de la S.N.C.F. se heurterait à une riposte unanime et vigoureuse des cheminots. Dans cette éventualité, ceux-ci pourraient compter sur le soutien actif et résolu du parti communiste français qui a toujours défendu les intérêts des travailleurs du rail, comme ceux de l'ensemble de la classe ouvrière. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le ministre des transports.** Ils n'en auront pas besoin, car personne ne touchera au statut des cheminots. Avec vous, tout irait tout seul !

**M. Paul Cermolacce.** La réforme de la société nationale que vous envisagez est un élément d'une politique de transport que nous condamnons.

Cette politique est fondée sur la concurrence entre modes de transport. Elle engendre une anarchie, des doubles emplois, des gaspillages qui coûtent cher au pays. Elle a de graves conséquences sur les finances de la nation, sur son économie et elle engendre des difficultés sans nombre pour les petites entreprises, les artisans, les travailleurs des transports. Sur le plan social, elle se traduit par une pression décapante du patronat contre tout progrès en faveur des personnels employés dans les transports routiers.

La résistance du patronat routier à l'application des dispositions prises à Bruxelles portant amélioration de la réglementation du travail et sur son opposition au « statut des routiers » préconisé par la fédération des transports C.G.T. en porte témoignage.

Vous avez invoqué tout à l'heure la taxe à l'essieu, monsieur le ministre. Nous l'avons combattue, effectivement, non pas parce qu'elle avait pour but d'égaliser les charges de la S.N.C.F. avec celles des gros transporteurs routiers, mais bien parce qu'elle constituait un impôt supplémentaire, dans votre fiscalité déjà trop lourde, et que devait supporter finalement le contribuable.

A la séance du 17 octobre 1967, nous disions textuellement :

« Cette taxe doit rapporter quelque 160 millions de francs, dont 40 millions seulement seraient affectés à l'infrastructure routière. Mais rien n'est prévu dans cette affectation pour les communes et les départements dont la voirie n'est pas moins détériorée que la voirie nationale.

« Que deviendraient les 120 millions restants, sinon une recette supplémentaire pour le budget général de l'Etat ? »

On ne nous a pas répondu. C'était donc une recette fiscale au profit de l'Etat et non pas des communes et des départements.

**M. le ministre des transports.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Cermolacce ?

**M. Paul Cermolacce.** Bien volontiers.

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

**M. le ministre des transports.** Mon intervention sera imputée sur le temps de parole du Gouvernement et non sur celui du groupe communiste.

Bien entendu, comme M. Dumortier tout à l'heure, il faut que vous vous trouviez de bonnes raisons pour justifier votre vote contre la taxe à l'essieu. (*Exclamations sur les bancs du groupe communiste.*)

Taxe fiscale ou non, qu'une partie bénéficie à la route ou non, il s'agissait de mettre le chemin de fer en état de compétitivité avec d'autres moyens de transport. Si vous vous référez à l'Allemagne où le transport routier est plus important qu'en France, vous constaterez que le ministre socialiste du dernier gouvernement Kiesinger, M. Leber, a fait imposer encore davantage les transporteurs routiers allemands par un autre système de taxe beaucoup plus élevé. Voyez ce qui s'est passé en France il y a deux ans. A cette époque, le parti communiste — et j'ai le regret de le dire aussi M. Jeannil Dumortier — a voulu, une fois de plus, en votant contre la taxe à l'essieu, faire croire aux transporteurs routiers qu'il voulait les aider et éviter de les taxer davantage. Or, maintenant vous essayez de faire croire aux cheminots que vous les défendez, alors qu'en réalité vous refusez de mettre la S. N. C. F. en état de concurrence et de parité avec les autres modes de transport.

Voilà ce que les gens sensés et de bonne foi retiendront de votre attitude. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

**M. Paul Cermolacce.** Les gens sensés retiendront sûrement que vous venez de faire l'aveu qu'il s'agissait d'une taxe fiscale supplémentaire.

**M. le ministre des transports.** Pas uniquement. Une partie va aux routes. Vous l'avez reconnu vous-même.

**M. Paul Cermolacce.** Ils retiendront que quarante millions vont à la route, mais que cent vingt millions vont dans les caisses de l'Etat. Il n'a jamais été précisé, au moment de la discussion, que cela irait à la S. N. C. F. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. Roger Roucaute.** Le ministre des transports n'en a pas dit un mot !

**M. Paul Cermolacce.** Nous ne nous refusons nullement, dans le cadre d'une réforme démocratique de la fiscalité, à examiner toute proposition qui imposerait justement ceux qui peuvent et doivent payer. Mais pour l'instant, qu'attendez-vous, monsieur le ministre, pour rendre applicables les dispositions prises à Bruxelles portant amélioration de la réglementation du travail et du statut des routiers ? Cela dépend de vous et la S. N. C. F. y trouverait avantage dans la concurrence.

Mais ce qui ressort de vos directives, c'est que vous n'entendez pas frapper les gros transporteurs routiers puisque vous vous refusez à agir dans ce sens.

De surcroît, une politique fondée sur la concurrence et la libre entreprise implique l'abandon de trafics répondant aux besoins des petits usagers et dont la rentabilité n'apparaît pas suffisante aux yeux des transporteurs.

La solution n'est donc pas à rechercher dans une telle politique, même si celle-ci tend, par certains aspects, à égaliser les conditions de concurrence entre modes de transport, même si elle vise, avec la réforme de la Société nationale des chemins de fer français, à adapter la gestion de l'entreprise nationale aux exigences de l'économie de marché. Ce ne sont là que des pis-aller susceptibles d'atténuer les effets d'un mal dont on se refuse à attaquer les causes.

Pourtant, la solution existe. Elle réside dans une politique de transport rationnellement organisée et démocratiquement planifiée, reposant non sur la concurrence, mais sur la complémentarité des différentes techniques, évitant tout gaspillage, notamment en matière d'infrastructures, dont les charges sont supportées par la collectivité, et excluant les pressions intéressées des groupes monopolistes.

Dans ce cadre, et dans ce cadre seulement, une réforme profonde et démocratique de la Société nationale des chemins de fer français peut se traduire par des résultats bénéfiques pour le pays. Le Gouvernement, nous le pensons, ne veut pas d'une telle politique qui porterait atteinte à certains avantages particuliers.

Pour réaliser une réforme de la Société nationale des chemins de fer français et une politique des transports conforme à l'intérêt général, il faut opérer des changements démocratiques dans notre pays. C'est notre objectif.

Au lieu de porter atteinte aux nationalisations et d'orienter leur gestion dans l'intérêt exclusif des monopoles, il faut conserver à l'Etat le patrimoine que constitue le secteur nationalisé. Il faut évincer le capital privé des entreprises nationales où il s'est maintenu et où il a réussi à prendre pied. Il importe d'étendre le secteur nationalisé au crédit et aux industries-clés de l'économie, et d'assurer enfin la gestion démocratique des entreprises nationales dans le cadre d'un plan de développement économique et social fondé sur la satisfaction des besoins du pays.

Aller dans ce sens serait à la fois répondre aux exigences d'un développement harmonieux et rapide de l'économie, se doter des moyens d'assurer le progrès social et sauvegarder les intérêts légitimes des travailleurs salariés, des artisans et des petites entreprises de transports menacés par le grand capital.

Ce pour quoi nous luttons en préconisant l'union de toutes les forces ouvrières et démocratiques sur la base d'un programme commun est donc à l'opposé de votre politique.

Dans ces conditions, et avec l'ensemble des organisations syndicales — nous le précisons bien — le groupe communiste ne cautionnera pas plus la réforme de la Société nationale des chemins de fer français qui nous est proposée que la politique des transports dont elle est partie intégrante. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean Royer.

**M. Jean Royer.** Mesdames, messieurs, le débat d'aujourd'hui se déroule opportunément, tout d'abord parce qu'il tend à mettre un terme à la double inquiétude du public concernant l'insécurité sur l'ensemble de nos moyens de transports routiers, d'une part, et l'hémorragie financière que nous constatons dans notre budget, d'autre part.

Il tend à apaiser également l'inquiétude des aménageurs du territoire à la veille du VI<sup>e</sup> Plan, désireux de coordonner tous les investissements en matière ferroviaire, en matière de routes et en matière de canaux que nous aurons, nous, à entériner ou à critiquer dans la cadre de nos prérogatives.

Enfin, il permet au personnel du grand corps des cheminots de savoir exactement, par des informations qui seront largement publiées et qui compléteront les informations syndicales, quel est l'enjeu de la réforme de la S. N. C. F.

Le Parlement doit donc en juger aujourd'hui et ne juger que cela. Pour ma part, je vois trois séries d'avantages et trois séries de faiblesses à votre réforme.

Je vais essayer de les analyser clairement et de terminer par un certain nombre de suggestions pratiques.

Tout d'abord, les avantages. Dans l'ordre financier, cette réforme donnera le moyen de mettre un terme à une hémorragie que la nation ne peut plus supporter.

Il faut être clair et net dans ce domaine. En 1968, l'insuffisance d'exploitation de la S. N. C. F. a atteint 251 milliards d'anciens francs, différence entre les recettes et les dépenses. Cette somme représente davantage que la subvention accordée par l'Etat à la caisse nationale des H. L. M.

D'autre part, la totalité de la subvention de l'Etat, qui a atteint 540 milliards d'anciens francs, représentait plus de 40 p. 100 du montant des recettes qui n'étaient que de 1.353 milliards.

Voilà un deuxième fait important, précis, qui indique qu'il faut réagir. Or votre réaction me semble bonne dans la mesure, d'abord, où elle s'opère par étapes et dans le temps et, d'autre part, où techniquement elle observe une meilleure orthodoxie financière.

D'abord elle permet d'éponger les insuffisances d'exploitation par étapes. Monsieur le ministre, vous savez mieux que quiconque qu'il avait été décidé à Bruxelles, en 1965, qu'en principe tous les déficits ou toutes les insuffisances d'exploitation des

chemins de fer européens pourraient être résorbés à la fin de 1972. Il était utopique, il était impossible que la France respectât ce délai. Etalée dans le temps jusqu'en 1974, cette réduction progressive me paraît sage et pratiquement réalisable.

D'autre part, sur le plan technique, vous respectez l'orthodoxie financière. Mais une condition est posée et vous l'avez dit fortement dans votre lettre du 16 juillet 1969 adressée au directeur de la S. N. C. F., c'est le respect de la normalisation des comptes, c'est-à-dire que tout ce qui est servitude financière dans l'accomplissement du service public doit recevoir réellement des compensations complètes, aussi bien pour les passages à niveau qu'en ce qui concerne la réduction des tarifs, les avantages sociaux ou le mode de péréquation de la charge des retraites qui n'est pas due au système spécial de la S. N. C. F.

Par conséquent, sur ce plan, je crois que le Parlement peut vous suivre et, pour ma part, je vous approuve complètement.

Le deuxième avantage de cette réforme est de permettre à une société nationale qui était organisée, passez-moi l'expression, selon un type militaire, de devenir essentiellement une société industrielle.

En effet, la liberté d'établir les tarifs, la liberté de gestion vont sans doute permettre d'élargir la base des responsabilités, de diminuer — par rapport à la base — la hauteur de la pyramide, de concentrer les effectifs du personnel actif dans les zones d'activité de la S. N. C. F. qui sont les plus efficaces pour le pays.

La S. N. C. F. ne doit plus être essentiellement une société d'administration où les responsabilités des uns et des autres passent d'abord par les supérieurs, ce qui retarde les procédures, alourdit la portée des décisions, diminue la valeur des initiatives commerciales. Au contraire, vous allez alléger l'appareil et mieux en concentrer l'efficacité.

Je pourrais me référer — puisque je représente ici une cité qui compte 3.400 cheminots — aux rapports entre la ville de Tours et la S. N. C. F. sur le plan foncier, pour l'acquisition de terrains, par exemple, où la réalisation a été d'une telle lenteur que je n'ai pu faire autrement que de constater la sclérose de l'organisme.

Il en est de même pour la nécessaire adaptation aux désirs du client en ce qui concerne aussi bien les horaires de trains de voyageurs que les tarifs, ou les embranchements particuliers. Autrement dit, ce sera l'exemple du réaménagement interne des structures d'une société nationale qui, sur le plan industriel, se veut plus productive.

Le troisième avantage de votre réforme, c'est d'amorcer une véritable coordination entre le rail et la route. Je dis bien : « amorcer ».

En effet, la S. N. C. F. répond à toutes les attaques de la concurrence, en zone longue, par les transporteurs routiers qui louent des camions ou bien qui assurent un service public ; à telles enseignes qu'entre 1960 et 1966 ce tonnage en zone longue, en s'accroissant de 162.500 tonnes, a équivalu à une privation de recettes de 104 milliards d'anciens francs pour la S. N. C. F., dans un domaine où elle parfaitement équipée pour affronter la concurrence.

Par ailleurs, vous savez que chaque année, le nombre des kilomètres-voyageur accomplis en voitures individuelles augmente de 13 p. 100 et que, si les prix de revient de la S. N. C. F. ont augmenté d'environ 2 p. 100 pendant les sept dernières années, ceux des transporteurs routiers ont diminué d'environ 4 p. 100.

Ce sont là des coups très durs de la concurrence auxquels la S. N. C. F. peut et doit répondre, grâce à ses recherches, à ses progrès technologiques, à ses progrès de trafic. C'est ainsi qu'actuellement des expériences très intéressantes se déroulent sur notre réseau : par exemple l'emploi de rames tractées par une turbine à gaz, ce qui permettra sans doute de concurrencer l'aérotrain ; ou l'aménagement du profil de la voie ferrée pour supporter les grandes vitesses. Sur Paris—Bordeaux, par exemple, ligne que je connais bien, la vitesse de pointe atteindra deux cents kilomètres à l'heure sur des tronçons de plus de 300 kilomètres. Sur le réseau de Paris—Lyon—Marseille, on joindra Paris à Lyon en 2 heures ; Paris—Grenoble en 3 heures ; Paris—Marseille en 4 heures 37 minutes, selon la S. N. C. F.

Et enfin, je connais, pour avoir consulté des cadres cheminots, la puissance des locomotrices qui vont bientôt sortir, en dehors du parc des 4.000 et quelque locomotrices soit diesel, soit électriques que possède la S. N. C. F. Et en mettant un terme au règne de la vapeur, ces locomotrices très puissantes vont permettre de transporter des marchandises jusqu'à une vitesse de 100 kilomètres à l'heure, soit par trains-bloc, soit par trains de

conteneurs par exemple. De chez Alsthom sortent actuellement ces locomotrices nouvelles qui permettront d'atteindre les vitesses souhaitées aussi bien par les dirigeants de la S. N. C. F. que par l'Etat ou le public.

Il y a donc là l'amorce d'une coordination sur les longues distances entre le transport public par rail et les transports publics par route, la route restant évidemment prioritaire sur les courtes distances pour l'acheminement des colis, du petit frère et aussi — lorsque certaines lignes d'omnibus seront fermées — pour le transport des voyageurs.

Mais, en zone longue, la coopération devra s'établir entre les transports routiers et la S. N. C. F. et celle-ci peut prendre l'avantage grâce à son avance technologique.

**M. Jeannil Dumortier.** Monsieur Royer, me permettez-vous de vous poser une question ?

**M. Jean Royer.** Volontiers, monsieur Dumortier.

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

**M. Jeannil Dumortier.** A quel passage des propositions gouvernementales vous référez-vous pour déclarer qu'il y aura coordination en zone longue ?

J'ai vainement cherché dans les textes le moindre engagement du Gouvernement à cet égard. J'ai seulement lu que le nombre des licences attribuées en « zone longue » serait sensiblement maintenu. Or, il est certain que ce nombre continuera à augmenter de 4 à 6 p. 100.

J'aimerais savoir, monsieur Royer, si vous avez de votre côté des assurances sur ce point. Je crains que vous ne preniez vos désirs pour les réalités. Je vous comprends. Mais j'ai bien l'impression que votre opinion n'est nullement fondée sur une décision gouvernementale.

**M. Jean Royer.** Mon cher collègue, j'ai dit que nous nous trouvions devant l'amorce — j'ai bien insisté sur ce mot — d'une politique de coordination. C'est là une réponse indirecte à votre question, monsieur Dumortier.

Mais je vous répondrai plus directement.

Si, d'une part, il y a égalité des charges en matière d'infrastructures, surtout en zone longue, et si les coûts marginaux et sociaux sont entièrement couverts pour les marchandises — toujours en zone longue, mais dans les deux catégories de transports, routiers et ferroviaires — et si, d'autre part, on n'enregistre aucune augmentation du nombre des licences de transport en zone longue, qui se sont d'ailleurs très nettement multipliées depuis plusieurs années — et dont la stabilisation pourrait se justifier notamment pendant la période de réorganisation de la société nationale — les conditions d'une amorce possible de coordination seront bien réunies, étant donné que les deux modes de transport seront placés sur un pied de concurrence loyale.

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

**M. Jeannil Dumortier.** Je ne veux pas engager la discussion sur ce point, monsieur Royer, bien qu'à mon sens ce soit le fond du débat.

Il n'y a absolument aucun engagement du Gouvernement de faire appliquer les lois sociales aux chauffeurs routiers. A ma connaissance les principaux dirigeants de la S. N. C. F. affichent même un mépris total et complet de ces obligations sociales.

Je me rappelle, ayant siégé au dernier conseil supérieur des transports — vous étiez aussi présent, monsieur le ministre — avoir entendu, alors que l'on discutait de la répartition de la location exclusive, le représentant des transporteurs routiers s'opposer au représentant syndical car il voulait faire supprimer du texte l'obligation de respecter les lois sociales.

Rien dans le texte du Gouvernement ne permet de dire aujourd'hui que les lois sociales seront appliquées aux chauffeurs routiers.

Par ailleurs, vous parlez de l'égalité des charges. Permettez-moi, cette fois-ci, de me reporter au texte du Gouvernement : quand l'Etat statuera sur les propositions, ce sera sur la base du coût marginal global, mais non sur la base du coût réel.

Autrement dit, monsieur Royer, vous partez de prémisses qui vous conviennent mais qui n'existent pas.

**M. Jean-Claude Fortuit.** Monsieur Royer, me permettez-vous, à mon tour, de vous interrompre ?

**M. Jean Royer.** Volontiers.

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

**M. Jean-Claude Fortuit.** Puisque vous m'y autorisez, monsieur le président, je rappelle à M. Dumortier un paragraphe de la conférence de presse tenue par M. Raymond Mondon, ministre des transports, le 17 juillet 1969 et je sollicite également, monsieur le ministre, la permission de vous citer.

A la page 8 du compte rendu de cette conférence de presse, sous le titre : « Action commerciale et politique des transports de transition », il est indiqué, monsieur Dumortier, que « la S. N. C. F. développera largement son action commerciale ».

Sautant une phrase j'arrive à la troisième et dernière de ce paragraphe : « Pendant cette période de mutation de la S. N. C. F., la concurrence routière en zone longue devra être maintenue à un niveau sensiblement égal au niveau actuel sous réserve de l'établissement d'indicateurs permettant de déceler l'apparition éventuelle de tensions sur ce marché. »

**M. Jeannil Dumortier.** Il n'y a rien à ajouter à ces propos parfaitement clairs. M. Fortuit apporte de l'eau à mon moulin.

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

**M. le ministre des transports.** Je voudrais mettre les choses au point.

M. Fortuit vient de lire un extrait de la conférence de presse que j'ai faite le 17 juillet dernier au ministère des transports. J'ai rappelé il y a quelques instants à cette tribune l'essentiel de ce problème et puisque M. Royer a fait allusion à l'échange de lettres du 16 juillet dernier avec la S. N. C. F. — je l'en remercie — je renvoie M. Dumortier à la page 9 de cet échange de lettres, sous le A : transports routiers à longue distance, où trois paragraphes traitent précisément de ce problème.

Quant à l'harmonisation sociale préconisée par la Commission de Bruxelles, elle s'accomplira par étapes dans le cadre communautaire à partir de cette année et, dans le cadre national, à partir de la fin de l'année prochaine.

Je tiens à ce sujet à préciser que si nous rencontrons des difficultés — je ne fais pas un reproche mais une constatation — c'est plus souvent avec les petits transporteurs qu'avec les entreprises de taille importante.

On a voulu en effet opposer les petits transporteurs aux gros transporteurs. Je ne les oppose pas. Une petite entreprise de transport routier comprend souvent le père, les enfants, d'autres membres de la famille, parfois un ou deux chauffeurs et possède deux, trois ou quatre camions. L'harmonisation sociale prévue par les instances de Bruxelles est plus difficile à lui appliquer qu'à l'égard d'une grande entreprise de transport comptant deux, trois ou quatre cents chauffeurs, car il existe dans celle-ci un syndicat généralement absent d'une petite ou moyenne entreprise, de type souvent artisanal.

Là encore, monsieur Dumortier, vous vous êtes élevé un peu prématurément contre une évolution déjà en marche, mais que vous réclamez néanmoins et qui s'applique par étape, car souvent on ne peut faire autrement.

Pour les transports à longue distance, souvenez-vous de ce que j'ai dit et de ce qu'a rappelé, en l'approuvant, M. Royer à la tribune. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

**M. Jean Royer.** Monsieur Dumortier, je suis parfaitement conscient du risque qui pèse sur cette amorce de coordination possible entre la S. N. C. F. et les transports routiers, notamment en zone longue.

Je dirai aussi à M. Dumortier que si l'Etat ne respectait pas les engagements qu'il a pris dans cette lettre, à la fois dans l'esprit et dans les termes, il irait à l'encontre de sa propre réforme. Comment voulez-vous, en effet, que la S. N. C. F. retrouve une rentabilité financière si, d'un côté, elle est obligée de fermer 10.000 kilomètres de lignes d'omnibus, de prévoir une réduction annuelle de cinq millions de kilomètres-voyageur sur certains express peu fréquentés et si, d'autre part, elle n'a pas les moyens d'arriver à un équilibre et même à un excédent

de recettes dans l'exploitation en zone longue ? Ce serait conclure alors que toute réforme est impossible et que les chemins de fer sont appelés, à terme, à disparaître. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants.)

Par conséquent, c'est l'intérêt même de l'Etat de tenir un engagement pris peut-être d'une manière un peu floue, dans une lettre qui, certes, ne ressemble pas encore à un cahier de prescriptions spéciales, n'en ayant ni la rigueur ni le poids, mais qui existe. Reconnaissons-le !

En revanche, je me tourne vers M. le ministre pour lui dire que sa réforme me semble présenter trois faiblesses, et sans doute vais-je faire, ce disant, davantage plaisir à M. Dumortier.

La première, c'est le caractère quelque peu hâtif de la suppression de 10.000 kilomètres de lignes. Je pense qu'il ne faudrait pas trop se presser, mais au contraire réaliser les choses ponctuellement et avec beaucoup de prudence. J'en trouve un bon exemple dans le département d'Indre-et-Loire où l'on envisage effectivement, comme ailleurs, des suppressions de lignes. En effet, une ligne de 120 kilomètres, comme la ligne de Tours à Châteauroux, déficitaire sur des tronçons bien précis, mériterait d'être exploitée différemment plutôt que d'être fermée, et ce à deux conditions.

La première, c'est que l'on fasse un sondage d'opinion sérieux pour connaître les besoins réels de la population dans le cadre d'un service public.

La seconde, c'est qu'on adapte de nouveaux horaires à ces besoins et qu'on utilise des rames rapides sur des distances plus grandes. Ainsi on pourrait éviter de fermer cette ligne, étant donné en particulier que des autorails rapides — la voie ferrée étant capable de supporter des vitesses maximales de 110 kilomètres-heure — pourraient joindre les deux villes, ce qui serait fort appréciable étant donné l'état de la route aujourd'hui scandaleusement insuffisant.

Le transfert du trafic du chemin de fer à la route serait un facteur d'insécurité supplémentaire, mais certainement pas un facteur de rentabilité économique ou sociale.

Par conséquent, il convient d'agir prudemment. En somme, vous vous êtes fixé une enveloppe. Entourez-vous alors de tous les avis, notamment du public, des élus et des cheminots, avant de prononcer systématiquement la fermeture de lignes.

La deuxième faiblesse qui m'apparaît, et qui me semble plus importante, provient du caractère très flou de deux paragraphes de votre lettre, portant, le premier sur l'encouragement du personnel, le second sur l'encouragement aux investissements.

Vous voulez encourager le personnel — l'idée est noble et essentielle — à la transformation des structures et à la recherche d'une plus grande productivité. Comment agirez-vous, monsieur le ministre ? Avez-vous des intentions claires ? Au cours des tables rondes et des réunions tripartites, certains critères ont-ils déjà été lancés ? Quels sont les fondements de votre politique sociale nouvelle ?

J'aimerais que vous puissiez répondre demain à ces questions.

L'encouragement aux investissements, quant à lui, est insuffisant. En effet, si l'on veut développer la S. N. C. F., il est nécessaire d'accroître ses investissements.

Pourquoi avancé-je cette affirmation avec tant de sincérité ?

Parce que, somme toute, la fortune du développement du secteur routier est due au fait que les transporteurs routiers ont investi deux milliards de francs au cours de l'année 1967, ce qui leur a permis d'augmenter leur capacité d'environ 50.000 tonnes. Bien plus, ces deux milliards furent dus à 90 p. 100 à l'autofinancement.

Pour les voies navigables, c'est précisément sur les fleuves canalisés, comme la Seine, la Moselle, ou le Rhin, où l'activité de la batellerie est la plus grande, que les investissements ont été les plus importants. Les investissements pour la batellerie sont passés de 17,5 milliards à plus de 30 milliards entre 1962 et 1967.

La Société nationale des chemins de fer français doit donc pratiquer une politique d'investissements très importants et bien articulée.

Or, quels sont les faits ? Alors même que les subventions de l'Etat progressent d'année en année, les subventions d'investissement diminuent.

Voilà le drame ! Les investissements sont passés, en effet, de 1.220 millions de francs en 1968 à 1.080 millions en 1969.

En réalité, l'investissement total atteignait 1.780 millions, mais il convient d'en retrancher l'annuité de renouvellement,

qui est de 700 millions environ. Quand on se livre à une étude financière plus approfondie, on constate d'abord que la subvention pour le matériel roulant a diminué de 70 millions. C'est une erreur, et je vais vous dire pourquoi.

On vient de mettre en service, à la suite de nombreuses demandes, un nouveau train rapide entre Tours et Paris. Si ses horaires et sa vitesse apportent aux voyageurs un confort incontestable, il n'en est pas de même en ce qui concerne ses banquettes dont la rigidité doit être au moins équivalente à celle de la gestion de la Société nationale des chemins de fer français ! On aurait dû affecter à cette nouvelle ligne un matériel neuf, bien adapté et non, comme on l'a fait, du matériel récupéré sur les lignes de banlieue de la région parisienne. Or, cela n'eût été possible qu'à condition de développer les investissements, surtout en zone longue.

Malheureusement, si l'on recherche la source des crédits d'investissement, on s'aperçoit qu'en dehors des 1.130 millions de subventions d'établissement accordés par l'Etat, et des 300 millions correspondant à la récupération de la T. V. A., la Société nationale des chemins de fer français n'a pu prélever que 570 millions de francs, par voie d'emprunt, sur le marché financier. Il importe qu'à l'avenir la Société nationale des chemins de fer français dispose sur le marché financier de possibilités beaucoup plus larges qu'aujourd'hui.

Cela doit être prévu d'une manière très nette dans la convention que vous redigerez. Il ne faudra laisser place à aucune ambiguïté ni flottement dans la notion même d'investissement.

La troisième faiblesse que je relève est la suivante : l'avant-dernier paragraphe de votre lettre, monsieur le ministre, semble par trop restrictif. Il est très bon, certes, que, chaque année, au mois de septembre, la S. N. C. F., l'Etat et le ministère des finances fassent le point et déterminent quels seront les investissements et les subventions. Mais vous indiquez dans votre lettre que si la conjoncture économique était différente ou si des difficultés financières se présentaient, un certain nombre d'objectifs seraient à revoir.

J'ai réuni un soir à l'hôtel de ville de Tours, pour connaître leur opinion, près de deux cents cheminots et j'ai engagé la discussion avec eux. L'avant-dernier paragraphe de votre lettre, monsieur le ministre, les inquiète. Ils ont l'impression qu'après avoir formulé une politique assez bien vertébrée dans l'ensemble des propositions que vous avez soumises à la S. N. C. F., vous revenez un peu, par une souplesse à mes yeux trop grande, sur la vigueur de l'exposé qui précède.

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

**M. Jean Royer.** Bien volontiers !

**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 remercie, monsieur Royer, de m'autoriser à vous interrompre. Je pourrai ainsi vous donner, à propos de l'avant-dernier paragraphe de ma lettre du 16 juillet dernier, une réponse qui vous permettra de lever le doute que vous avez manifesté.

Il s'agit en réalité d'une clause de sauvegarde en faveur de la S. N. C. F.

**M. Jean Royer.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

Après avoir analysé les avantages et les faiblesses du système, je terminerai mon propos par quelques suggestions.

Je m'adresserai d'abord à la S. N. C. F. : puisse-t-elle faire un effort sur elle-même pour assouplir ses structures, pour informer son personnel et puisse-t-elle également, grâce aux possibilités financières nouvelles obtenues par la réforme, encourager au maximum ses agents, car un grand corps ne peut vivre longtemps avec le sentiment que son activité reste déficitaire et qu'elle est devenue un boulet pour la nation.

Ensuite, je lui donnerai un conseil. Il importe qu'elle adapte ses méthodes et le développement de ses recherches aux goûts nouveaux du public et aux nécessités de la coordination.

Puis, je suggérerai que l'Etat — le débat l'a démontré tout à l'heure — puisse lever toutes les ambiguïtés qui subsistent sur ses rapports avec la S. N. C. F. et sur ses véritables intentions en ce qui concerne la priorité à donner à cette société nationale en zone longue.

Enfin, je demanderai au public de comprendre que la S. N. C. F. lui apporte, plus que la route, la sécurité, en même temps

qu'un outil de travail remarquable pour l'aménagement du territoire et la réalisation future de l'Europe.

Je souhaite que, grâce à une large information, à la suite de cet ample débat devant le Parlement, les cheminots reprennent confiance dans le destin de leur maison.

Mesdames, messieurs, voilà pour nous, représentants de la nation, un bel idéal, tant nous sommes sensibles, lorsque nous voyons un grand convoi s'ébranler, à l'impression de puissance pacifique qui s'en dégage et à la poésie des ailleurs qu'évoque notre beau réseau ferré. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

**M. le président.** La parole est à M. Claude Guichard. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants.)

**M. Claude Guichard.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, dans une récente déclaration, le président directeur général de la régie Renault nous a rappelé que la régie nationale se place au premier plan des industries françaises et que, par son dynamisme et ses réussites dans les domaines technique et commercial, elle est largement bénéficiaire pour le pays. Nous ne pouvons qu'en être satisfaits et nous féliciter des résultats de cette grande entreprise nationale.

Par opposition à cette réussite, nous sommes amenés chaque année à constater le déficit chronique et croissant de la S. N. C. F. Je ne citerai que les chiffres des dernières années concernant le déficit d'exploitation : 1.503 millions de francs en 1967,

2.356 millions en 1968 et pour 1969, malgré les mesures en cours d'application, ce déficit s'élèvera vraisemblablement à 2.100 millions.

Comment peut-il donc se faire que certaines entreprises nationales soient largement bénéficiaires et que d'autres soient amplement déficitaires ?

Dans le cas de la S. N. C. F., qui nous préoccupe aujourd'hui, le problème mérite d'être analysé, car il faut savoir si le déficit provient d'une insuffisance des cheminots, de l'attitude de l'Etat envers sa société nationale, de l'évolution naturelle de l'économie ou, enfin, de la politique générale des transports. Plus vraisemblablement d'ailleurs, ces diverses causes interfèrent et il est de notre devoir d'essayer d'y voir clair dans une période où tout déficit ne peut que contrarier gravement la politique de restauration financière de la France.

Peut-on accuser les cheminots d'insuffisance ? Assurément non, même si quelques critiques viennent à l'esprit de certains.

A l'occasion des événements de la dernière guerre, puis de la reconstruction du réseau ferré national et, enfin, de sa modernisation, les cheminots ont fait preuve à la fois de courage, de volonté, de dévouement, de compétence et d'initiative technique. Leurs réalisations ont placé la S. N. C. F. au premier rang des administrations ferroviaires mondiales et chaque Français se plaît à louer la qualité et la régularité des services qu'elle offre.

Par contre, la politique commerciale rigide et administrative que pratique la S. N. C. F., ne tenant qu'insuffisamment compte des conditions locales, des environnements économiques et de la concurrence, provoque souvent les critiques des usagers, industriels et commerçants. C'est ce qui explique la tendance de quelques-uns à considérer les cheminots comme des fonctionnaires peu préoccupés du progrès et de la rentabilité de leur entreprise, ce qui n'est pourtant pas le cas.

De même, il n'est pas bon que certaines catégories de cheminots, bénéficiant d'un statut privilégié dans la fonction publique, sans se préoccuper de l'intérêt général, soumettent périodiquement notre outil de transport à des pressions insupportables.

Quelle est, monsieur le ministre, la responsabilité de l'Etat envers sa société nationale ? C'est l'objet de ce débat.

La tutelle de l'Etat s'exerce dans le cadre de la convention de 1937 qui fixe, d'une part, les rapports de l'Etat et de la S. N. C. F. et, d'autre part, le cahier des charges ayant pour objet d'assurer l'égalité des conditions de concurrence entre les divers moyens de transport ainsi que la liberté de gestion de la société nationale.

Ce document, qui prévoit un contrôle étroit de la S. N. C. F. par le ministère de tutelle, m'apparaît périmé. Il entraîne notamment pour la société nationale l'obligation d'assurer un service public, des tarifs commerciaux appliqués dans un cadre strict et obligatoirement approuvé, l'absence d'autonomie financière,

l'obligation de prendre à sa charge certaines dépenses de personnel et d'infrastructure, une réglementation de sécurité draconienne et coûteuse. Ces conditions essentielles contribuent à la fonctionnarisation progressive de l'entreprise et, par voie de conséquence, à son manque de compétitivité.

Cette situation a introduit peu à peu dans les esprits l'idée que le chemin de fer est un moyen de transport du passé et certains, peu avertis, disent même qu'il est en voie de disparition.

Il convient de s'arrêter à cette réflexion et de rechercher si elle résulte de l'évolution naturelle de la société nationale ou de la politique générale des transports.

Monsieur le ministre, on ne peut qu'être préoccupé par des paradoxes et des contradictions. Citons-en quelques-uns.

Lorsque la S. N. C. F. fournit à la communauté des prestations dans le cadre de sa mission de service public, lorsqu'elle est dans l'obligation d'acheter à l'industrie nationale et souvent de supporter les dépenses supplémentaires que cela entraîne, lorsqu'elle doit soutenir, pour le compte de l'Etat, certaines industries par des réductions de tarifs, les justes compensations qui doivent lui être accordées par l'Etat sont présentées comme des subventions comblant un déficit.

Dans le même temps, la S. N. C. F. doit lutter sur un marché concurrentiel mais, chaque fois qu'elle touche au trafic des autres, elle est critiquée et on lui interdit même, généralement, de s'immiscer dans ces trafics.

L'infrastructure ferroviaire figure dans son coût de revient, alors que les infrastructures des autres modes de transport sont entièrement, ou presque, à la charge de l'Etat, ce qui constitue une inégalité des conditions de départ contraire à la convention de 1937.

Par exemple, un paradoxe consiste à se plaindre de l'encombrement et des dommages causés par le trafic de gros tonnage sur la route et, en même temps, à favoriser le glissement du trafic du rail vers la route en subventionnant celle-ci par les taxes que l'Etat fait payer aux automobilistes qui, eux, ne peuvent plus rouler !

Notre pays dispose de deux infrastructures dans le domaine des transports terrestres : le rail et la route. Les investissements qu'ont nécessités ces infrastructures ont été considérables, notamment dans le domaine ferroviaire. Ils ont été consentis par les générations qui nous ont précédés.

Les cheminots ont soigneusement préservé ce capital, l'ont modernisé et ont permis qu'il reste en permanence adapté aux exigences des transports qu'on lui imposait. Or on constate que, à l'inverse de l'industriel qui investit dans ses moyens de production en fonction des besoins de celle-ci, l'Etat agit souvent avec la plus grande désinvolture.

Propriétaire de deux infrastructures, c'est-à-dire de deux outils interchangeable, l'Etat, avant d'investir, devrait, sous peine de gaspillage, tenir compte des capacités respectives de ces infrastructures. A quoi sert donc de dépenser pour faire passer le trafic de l'une vers l'autre ? C'est cependant ce qui se fait.

De plus, le chemin de fer dépend du ministère des transports et le développement du réseau routier dépend du ministère de l'équipement. Or il ne semble pas qu'il existe une coordination et un contact souhaitables entre les deux pour l'étude des capacités nécessaires. Et c'est pour toutes ces raisons que jusqu'à présent on nous a demandé, lors du vote de chaque loi de finances, d'accorder une subvention destinée à combler un déficit qui provient, pour une large part, de l'utilisation insuffisante de nos chemins de fer.

Il faut enfin — et ce n'est pas le moindre de nos problèmes — souligner les conséquences sociales et économiques de la politique suivie dans le domaine des transports, politique qui a obligé la S. N. C. F. à réduire ses activités.

Cette politique a créé un déséquilibre dans la répartition de la main-d'œuvre, défavorisant les régions déjà peu industrialisées, et la ville de Périgueux est malheureusement bien placée pour s'en rendre compte. Elle a contrarié les efforts de décentralisation industrielle, diminué la capacité concurrentielle des industries situées dans certaines régions où la pénétration des transports routiers est difficile, contribué à des déplacements de main-d'œuvre vers les régions déjà très industrialisées. En fin de compte, elle n'a pas eu une action bénéfique sur l'équilibre précaire de notre économie nationale.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, tout en approuvant dans leur ensemble les réformes de structures de la S. N. C. F. que vous proposez et qui sont basées sur la notion d'un équilibre financier, je vous demande de ne pas perdre de vue l'aspect

économique des incidences régionales de ces réformes ni les conséquences sociales et humaines qu'elles peuvent entraîner pour des cheminots qui ont consacré leur vie à ce grand service public dont nous avons tous le droit d'être fiers. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

M. le président. La suite du débat est renvoyée à la prochaine séance.

— 5 —

#### DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Mazeaud une proposition de loi tendant à modifier certaines dispositions du code de la santé publique relatives aux stupéfiants.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 829, distribuée et renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 6 —

#### DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Lebas un rapport fait au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de loi portant modification de diverses dispositions du code minier (n° 723).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 828 et distribué.

— 7 —

#### ORDRE DU JOUR

M. le président. Jeudi 16 octobre, à quinze heures, séance publique :

1. — Fixation de l'ordre du jour ;

2. — Suite du débat sur la déclaration du Gouvernement sur la réforme de la Société nationale des chemins de fer français.

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique  
de l'Assemblée nationale,  
VINCENT DELBECCHI.

#### Nominations de rapporteurs.

I. — La commission des finances, de l'économie générale et du Plan a nommé rapporteurs spéciaux pour les fascicules budgétaires annexés au projet de loi de finances pour 1970 (n° 822) :

##### a) Dépenses civiles.

	MM.
Affaires culturelles.....	Boisdé (Raymond).
Affaires étrangères.....	Conte (Arthur).
Relations culturelles.....	Dusseaux.
Coopération .....	Voisin.
Affaires sociales :	
Santé publique.....	Bisson.
Travail .....	Griotteray.
Sécurité sociale.....	Griotteray.
Agriculture .....	{ Paquet.
	{ Papon.
Anciens combattants et victimes de guerre.	Fossé.
Développement industriel et scientifique.	Lelong (Pierre).
Recherche atomique, scientifique et spatiale .....	Ribes.

<b>Economie et finances :</b>	<b>MM.</b>
I. — Charges communes.....	Chauvet.
F. O. R. M. A. ....	Godefroy.
II. — Services financiers.....	Poudevigne.
Education nationale.....	Charbonnel.
Constructions scolaires.....	Weinman.
<b>Equipement et logement :</b>	
Equipement .....	Ruais.
Logement .....	Richard (Jacques).
Urbanisme .....	Caldaguès.
Tourisme .....	Salle.
<b>Intérieur et rapatriés.....</b>	Charret.
<b>Justice .....</b>	Sabatier.
<b>Services du Premier ministre :</b>	
I. — Services généraux.....	Ribes.
Aménagement du territoire...	Ansquer.
Fonction publique.....	Papon.
Information .....	Griotteray.
II. — Jeunesse, sports et loisirs.....	Souchal.
III. — Départements d'outre-mer.....	De Rocca-Serra.
IV. — Territoires d'outre-mer.....	De Rocca-Serra.
V. — Journaux officiels.....	Ribes.
VI. — S. G. D. N. ....	Ribes.
VII. — Groupement des contrôles radio-électriques .....	Ribes.
VIII. — Conseil économique et social...	Ribes.
IX. — Commission plan, équipement et production .....	Ansquer.
<b>Transports :</b>	
I. — Transports terrestres.....	Ruais.
II. — Aviation civile.....	Baudis.
III. — Marine marchande.....	Bonnet (Christian).
<b>b) Budgets annexes.</b>	
	<b>MM.</b>
Imprimerie nationale .....	Feuillard.
Légion d'Honneur, Ordre de la Libération.	Lucas.
Monnaies et médailles.....	Sprauer.
Postes et télécommunications.....	Danel.
Prestations sociales agricoles.....	Collette.
<b>c) Divers.</b>	
	<b>MM.</b>
Comptes spéciaux du Trésor.....	Ribes.
Taxes parafiscales.....	Sprauer.
O. R. T. F. ....	Delmas (Louis-Alexis).
<b>Dépenses militaires.</b>	
	<b>MM.</b>
Problèmes généraux et coordination.....	Palewski (Jean-Paul).
Effectifs et gestion .....	Voilquin.
Armement .....	Germain (Hubert).
Budgets annexes, essences et poudres....	Baudis.
II. — Ont été nommés rapporteurs pour avis pour le projet de loi de finances pour 1970 (n° 822) :	
1° Par la commission des affaires culturelles, familiales et sociales :	
<b>a) Dépenses civiles.</b>	
	<b>MM.</b>
Affaires culturelles .....	Verpillière (de la).
Cinéma .....	Beauguitte.
<b>Affaires étrangères :</b>	
Relations culturelles .....	Weber.
<b>Affaires sociales :</b>	
Santé publique .....	Peyrel.
Travail .....	Herman.
Sécurité sociale .....	Ribadeau Dumas.

<b>Agriculture :</b>	<b>MM.</b>
Enseignement agricole .....	Bordage.
Anciens combattants et victimes de guerre .....	Beraud.
<b>Développement industriel et scientifique :</b>	
Recherche atomique, scientifique et spatiale .....	Bourgoin.
Education nationale .....	Capelle.
<b>Equipement et logement :</b>	
Logement social .....	Préaumont (de).
<b>Services du Premier ministre :</b>	
I. — Services généraux :	
Promotion sociale .....	Bonhomme.
Information .....	Boinvilliers.
II. — Jeunesse, sports et loisirs.....	Flornoy.
Prestations sociales agricoles .....	Montesquiou (de).
<b>c) Divers.</b>	
O. R. T. F. ....	M. Gerbaud.
2° De la commission des affaires étrangères :	
<b>a) Dépenses civiles.</b>	
	<b>MM.</b>
Affaires étrangères.....	Joxe.
Relations culturelles.....	Deniau (Xavier).
Coopération .....	Achille-Fould.
3° Par la commission de la défense nationale et des forces armées :	
<b>Dépenses militaires.</b>	
	<b>MM.</b>
Titre III.....	Albert Bignon.
Titre V.....	d'Aillières.
Armée de terre.....	Mourot.
Marine .....	de Bennetot.
Armée de l'air.....	Brocard.
Services communs.....	Paul Rivière.
Essences et poudres.....	Jarrot.
4° Par la commission des lois constitutionnelles de la législation et de l'administration générale de la République :	
<b>a) Dépenses civiles.</b>	
	<b>MM.</b>
Intérieur et rapatriés.....	Bozzi.
Justice .....	Gerbet.
<b>Services du Premier ministre :</b>	
I. — Services généraux :	
Fonction publique.....	Tiberi.
III. — Départements d'outre-mer.....	Sablé.
IV. — Territoires d'outre-mer.....	Krieg.
5° Par la commission de la production et des échanges :	
<b>a) Dépenses civiles.</b>	
	<b>MM.</b>
Affaires étrangères :	
Coopération .....	Hauret.
Agriculture .....	Le Bault de La Morinière.
Développement industriel et scientifique.	(Poncelet.
Recherche atomique, scientifique et spatiale .....	(Herzog.
Herzog.	
<b>Economie et finances :</b>	
I. — Charges communes F. O. R. M. A.	Denis (Bertrand).
II. — Services financiers :	
Commerce extérieur.....	Fouchier.
Commerce intérieur.....	Martin (Claude).

Equipement et logement :	MM.
Equipement .....	Catalifaud.
Logement .....	Royer.
Urbanisme .....	Commenay.
Tourisme .....	Valleix.
Services du Premier ministre :	
Aménagement du territoire....	Duval.
III. — Départements d'outre-mer....	Renouard.
IV. — Territoires d'outre-mer.....	Renouard.
IX. — Commission du plan, équipement et production.....	Duval.
Transports :	
I. — Transports terrestres.....	Fortuit.
II. — Aviation civile.....	Labbé.
III. — Marine marchande.....	Miossec.
Postes et télécommunications.....	Wagner.
Prestations sociales agricoles.....	Bousseau.

#### Organisations extraparlimentaires.

#### NOMINATIONS

Dans sa séance du 15 octobre 1969, l'Assemblée nationale a nommé MM. Massot et Pianta, membres de la commission mixte chargée d'examiner la répartition des responsabilités publiques entre l'Etat et les diverses collectivités locales.

## QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE  
(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

#### QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

**7948.** — 15 octobre 1969. — **M. Falala** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** que les femmes salariées qui ont une double activité, professionnelle et familiale, peuvent de ce fait être considérées comme remplissant les conditions fixées à l'article L. 332 du code de la sécurité sociale qui prévoit la retraite à taux plein à soixante ans en faveur de certains assurés sociaux ayant cotisé plus de trente années et ayant exercé des activités reconnues pénibles susceptibles d'entraîner une usure prématurée de l'organisme. Il lui rappelle que la proposition de loi n° 227 déposée par les membres du groupe d'union des démocrates pour la République et apparentés tend à permettre aux femmes assurées sociales de bénéficier de la retraite normale dès l'âge de soixante ans. Il lui demande si le Gouvernement envisage de retenir, au besoin en plusieurs étapes, les propositions contenues dans ce texte. La retraite au taux normal à l'âge de soixante ans aurait un caractère facultatif et ne pourrait être accordée qu'aux femmes salariées justifiant d'un minimum de trente années de cotisation.

**7970.** — 15 octobre 1969. — **M. Michel Jacquet** expose à **M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale** que la réglementation actuelle permet que soient exemptés des obligations du service militaire actif certains appelés du contingent dont la situation familiale présente un caractère social grave, alors que pareille possibilité est refusée aux jeunes gens déjà incorporés dans une unité militaire et dont la famille se trouve, par suite des circonstances, brusquement placée dans une situation qui aurait entraîné une exemption avant l'incorporation. Il lui demande s'il n'estime pas qu'il serait indispensable que l'actuelle réglementation soit modifiée afin que les militaires du contingent dont la situation familiale vient à présenter un caractère social grave soient automatiquement renvoyés dans leur foyer.

**7971.** — 15 octobre 1969. — **M. Notebart** expose à **M. le ministre des affaires étrangères** que des troupes françaises prennent part à des opérations de répression au Tchad effectuées à la demande du chef d'Etat de ce pays contre ses adversaires politiques et tribaux.

Il lui demande s'il peut lui indiquer : 1° en vertu de quelles décisions du Parlement nos forces s'immiscent dans les affaires intérieures d'un Etat étranger ; 2° les effectifs exacts des soldats français au Tchad ; 3° les pertes subies : morts, blessés et disparus ; 4° le coût des opérations par année ; 5° dans quel délai il entend rapatrier les troupes françaises de ce pays.

#### QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

**7949.** — 15 octobre 1969. — **M. Fontaine** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que la loi n° 65-1001 du 30 novembre 1965, approuvant le V<sup>e</sup> Plan, a prévu en son annexe H, deuxième partie, chapitre I<sup>er</sup>, que l'extension aux départements d'outre-mer des interventions du fonds d'action sociale pour l'aménagement des structures agricoles (F. A. S. A. S. A.) devrait être réalisée au cours du V<sup>e</sup> Plan. Il lui demande par conséquent de lui faire connaître si, à la suite de l'enquête prescrite depuis le mois de juillet 1968, il envisage d'étendre les actions du F. A. S. A. S. A. dans les départements d'outre-mer. Il devient en effet urgent d'aménager les structures agricoles à partir de données sociales.

**7950.** — 15 octobre 1969. — **M. Fontaine** expose à **M. le ministre de l'agriculture** qu'il existe une régie des alcools qui exerce sa juridiction sur le territoire de la France continentale. Il lui demande les raisons pour lesquelles cet organisme n'a pas compétence dans les départements d'outre-mer et pourquoi il ne reconnaît pas aux distillateurs ultra-marins la possibilité de faire de l'alcool à partir de la mélasse de cannes dans les mêmes conditions que celles qui sont reconnues aux industriels betteraviers de la métropole pour faire de l'alcool à partir de la mélasse de betteraves, la surproduction n'étant pas à craindre en raison des emplois sans cesse grandissants de l'alcool. En outre et dans le cadre du règlement des alcools à intervenir à l'échelle européenne, il lui demande s'il envisage de faire octroyer à l'alcool le statut de produit agricole.

## QUESTIONS ECRITES

#### Article 138 du règlement :

« Les questions écrites... ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés.

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

**7951.** — 15 octobre 1969. — **M. Notebart** expose à **M. le ministre de l'équipement et du logement** que ses récentes déclarations suivant lesquelles « s'il avait été là en 1967, il y aurait pas eu de loi d'orientation foncière » et que « l'on verra ce que je ferai en ce domaine » ont provoqué une légitime curiosité. C'est pourquoi il lui demande s'il peut lui indiquer : 1° sur un plan général, quelles sont ses intentions en la matière ; 2° sur un plan plus précis, dans quels délais il entend prendre les décrets d'application de création des agences d'urbanisme qui devraient préparer les schémas directeurs et les plans d'occupation des sols.

**7952.** — 15 octobre 1969. — **M. Delong** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur le programme d'intervention 1969-1972 de l'Agence financière du bassin Seine-Normandie dont fait partie la Haute-Marne et en particulier sur le taux des redevances (prélèvement et pollution) qui seront demandées aux usagers. Les opérations prévues dans la zone 2, dans laquelle est incluse la Haute-Marne, soit 113 millions environ, sont destinées à peu près exclusivement à l'amélioration des ressources en eau de la région parisienne (zone 3) et les redevances de prélèvement sont sensiblement plus élevées en zone 2 que dans les autres zones.

Tout en comprenant l'intérêt d'éviter le gaspillage des ressources en eau, surtout dans la zone située en amont, il paraît anormal que la zone 2 soit plus lourdement taxée que la zone 3, qui se trouve être la principale bénéficiaire des mesures envisagées. La position de la délégation à l'aménagement du territoire semble être qu'il est inutile d'aider à industrialiser la zone 2, étant donné la rente de situation et les facilités naturelles dont elle dispose, mais, en l'occurrence, la zone 2 est l'objet d'une véritable pénalisation qui amoindrit sensiblement cette prétendue rente de situation, et ceci au seul profit de l'agglomération parisienne. Le comité du bassin et l'Agence financière de bassin Seine-Normandie explique la modulation de redevance (Pollution) par la variation du coût du traitement dans les différentes zones. Or, si le traitement en zone 2 s'avère plus onéreux, c'est essentiellement parce que l'agence de bassin désire sauvegarder les ressources nécessaires à l'alimentation en eau de l'agglomération parisienne située en aval. Il semble donc équitable que les bénéficiaires de la protection participent financièrement à celle-ci et anormal que la zone 3 soit moins taxée que la zone 2. C'est pourquoi il lui demande sous quelle forme il pense agir pour mettre fin à cette inéquitable situation.

**7953.** — 15 octobre 1969. — **M. Mainguy** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** que, pour favoriser le développement de l'épargne, il a décidé d'instituer, jusqu'au 30 mai 1970, une prime temporaire d'épargne qui doit s'ajouter au taux d'intérêt et à la prime de fidélité versée aux titulaires des premiers livrets de caisse d'épargne (livret A). Cette prime, dont le taux a été fixé à 1,50 p. 100, est assise sur les dépôts supplémentaires effectués postérieurement au 1<sup>er</sup> septembre 1969. Son montant est calculé pour chaque déposant par comparaison du solde moyen de son premier livret au cours des périodes : 1<sup>er</sup> janvier 1969, 1<sup>er</sup> septembre 1969, 1<sup>er</sup> septembre 1970 et 1<sup>er</sup> juin 1970. Il lui expose à ce sujet la situation d'une personne qui, peu de temps après la définition de la nouvelle parité du franc, et compte tenu des appels à l'épargne faits par les plus hautes autorités de l'Etat et divers membres du Gouvernement, a placé la totalité de ses économies et celles de divers membres de sa famille sur des livrets de caisse d'épargne. Ce placement a été effectué le 19 août. Les intéressés se voient donc privés de la prime temporaire d'épargne puisque celle-ci n'est assise que sur les dépôts supplémentaires effectués après le 1<sup>er</sup> septembre 1969. Il lui demande s'il ne peut envisager une modification de cette date, qui pourrait par exemple être reculée au 8 août 1969.

**7954.** — 15 octobre 1969. — **M. Lucien Richard** expose à **M. le ministre de l'intérieur** qu'il arrive journellement que des administrations s'adressent à la mairie pour avoir de multiples renseignements sur leurs administrés. Il est en particulier souvent demandé de fournir l'adresse des personnes ayant changé de domicile, ces renseignements étant particulièrement recherchés par les agents du Trésor. Dans l'état actuel des choses et en l'absence d'obligation pour quiconque d'informer la mairie de son départ définitif et de sa destination, il n'est souvent pas possible de fournir le renseignement demandé. Cette impossibilité a pour effet de léser les intérêts de l'Etat, éventuellement des autres communes et souvent même les intérêts des personnes concernées. Il lui demande s'il ne peut envisager de prendre des dispositions tendant à rendre obligatoires les déclarations de changement de domicile, ces déclarations devant comporter l'adresse du nouveau domicile.

**7955.** — 15 octobre 1969. — **M. Radius** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** que la loi du 26 janvier 1927 a permis la prise en compte des services accomplis dans l'armée allemande pendant la guerre 1914-1918 par les Alsaciens-Lorrains. Ces services sont pris en compte comme s'ils avaient été accomplis dans l'armée française, c'est-à-dire qu'ils ouvrent droit à une bonification pour campagne double lorsqu'ils ont été effectués dans des zones de front. Par contre, en ce qui concerne les agents de la Société nationale des chemins de fer français enrôlés de force dans la Wehrmacht, comme Alsaciens-Lorrains, pendant la guerre 1939-1945, les services accomplis dans l'armée allemande ne sont décomptés que comme campagne simple. Il est regrettable que ces dernières dispositions soient moins favorables que celles, plus équitables, qui avaient été retenues dans la loi du 26 janvier 1927. Il lui demande en conséquence s'il peut envisager l'attribution aux cheminots Alsaciens-Lorrains, incorporés dans la Wehrmacht, de droits identiques, en ce qui concerne les bonifications pour leur retraite, à ceux accordés par la loi du 26 janvier 1927.

**7956.** — 15 octobre 1969. — **M. Radius** rappelle à **M. le Premier ministre** (jeunesse, sports et loisirs) que le 6 juin 1968 le secrétaire d'Etat à la jeunesse et aux sports avait signé un protocole d'accord avec les syndicats d'enseignants d'éducation physique. Ce protocole prévoyait entre autres des réductions de services pour les maîtres, les professeurs adjoints et les chargés d'enseignement. Ces réductions devaient être les suivantes : deux heures à la rentrée de 1968, une heure à la rentrée de 1969, une heure à la rentrée de 1970. Ces décisions reçurent un commencement d'exécution à la rentrée de 1968, mais il ne semble pas que les mesures prévues par le protocole du 6 juin 1968 aient été appliquées à la rentrée de 1969. Il lui demande les raisons pour lesquelles les dispositions du protocole en cause paraissent être abandonnées et s'il n'estime que le calendrier prévu doive être respecté.

**7957.** — 15 octobre 1969. — **M. Messoubre** rappelle à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** que les retraités militaires titulaires d'un emploi salarié doivent verser deux cotisations d'assurance sociale, d'une part, à la caisse de sécurité sociale militaire, d'autre part, à l'organisme social duquel dépend leur employeur, organisme qui leur verse les prestations maladie. A l'expiration de l'année civile, la caisse de sécurité sociale militaire rembourse aux retraités les cotisations qu'elle leur a retenues dans la mesure où elle ne leur a versé aucune prestation. Par contre, lorsque ces retraités militaires font valoir leurs droits à une nouvelle retraite acquise en raison de leur activité salariée, les cotisations continuent à leur être retenues sur leur pension militaire. Ces cotisations ne leur sont cependant pas remboursées, bien qu'aucune prestation ne leur soit versée. Il y a là une incontestable anomalie. La sécurité sociale militaire devrait, dans des situations de ce genre, ou bien ne plus prélever de cotisations ou bien continuer à les rembourser sur le vu d'une attestation de l'organisme social qui couvre légalement le titulaire de la retraite civile sur laquelle a été retenue déjà la cotisation de sécurité sociale. Il lui demande s'il peut faire modifier dans le sens suggéré les dispositions actuellement applicables dans ce domaine.

**7958.** — 15 octobre 1969. — **M. Mainguy** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** la situation de deux frères, dont l'un exploitait un petit atelier artisanal de mécanique auto en employant un ouvrier et un apprenti. L'autre avait une petite entreprise artisanale d'électricité auto pour laquelle il employait un ouvrier. A l'occasion de la mise en œuvre de la loi n° 66-10 du 6 janvier 1966 étendant le régime de la T. V. A., ces deux artisans, pour simplifier leurs deux comptabilités, fusionnèrent en une société en nom collectif, ce qui ne devait rien changer à leur situation d'artisan fiscal, c'est-à-dire dispensé à ce titre du paiement de la taxe complémentaire. Or, les intéressés s'aperçoivent que depuis la création de la société en nom collectif, c'est-à-dire depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1968, ils sont astreints au paiement de cette taxe complémentaire. En somme le fait d'avoir réuni leurs deux entreprises et leur personnel les pénalise à cet égard, ce qui est parfaitement incompréhensible puisque les intéressés n'ont pas augmenté le nombre de leurs ouvriers. N'ayant rien changé en fait en ce qui concerne leur personnel, ils pensaient être toujours considérés comme artisans et à ce titre dispensés de la taxe complémentaire. Il lui demande : 1° s'agissant de situations analogues à celle qui vient d'être exposée, les raisons qui justifient l'assujettissement à la taxe complémentaire ; 2° s'il n'estime pas que des dispositions devraient être prises pour modifier des mesures qui apparaissent comme inéquitables.

**7959.** — 15 octobre 1969. — **M. Marc Jacquet** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** que les personnels des réseaux de transports urbains d'Algérie ont été intégrés à la R. A. T. P. dans le cadre de la convention du 22 août 1962 conclue entre celle-ci et le ministère des transports en application de l'article 3 de l'ordonnance n° 62-401 du 11 avril 1962. L'article 7 de la convention d'intégration précise que les intéressés ont droit au régime de retraite de la R. A. T. P. Il est également prévu des dispositions de coordination entre les deux régimes C. A. M. R. et R. A. T. P. auxquels les intégrés ont été inscrits. Cette convention de coordination des régimes de retraites a été soumise pour avis aux organisations syndicales en janvier 1958. L'article 4 prévoit que les services civils et militaires situés avant l'intégration à la R. A. T. P. ne peuvent être pris en compte dans la fraction de pension à la charge de celle-ci. Or, le règlement de retraite de la R. A. T. P. prévoit une prise en compte des services militaires

analogue à celle applicable aux fonctionnaires civils de l'Etat. En outre, certaines réductions d'âge et de durée de service peuvent intervenir en faveur des agents anciens combattants. La rédaction de l'article 4 précité prive donc les agents intégrés des droits accordés à l'ensemble du personnel dont ils font partie. C'est pourquoi il lui demande en accord avec son collègue M. le ministre des transports, s'il n'estime pas devoir trouver une solution à ce problème qui lui a déjà été soumis, cette solution consistant en une suppression de l'article en cause.

**7960.** — 15 octobre 1969. — M. Marc Jacquet rappelle à M. le ministre des transports que les personnels des réseaux de transports urbains d'Algérie ont été intégrés à la R. A. T. P. dans le cadre de la convention du 22 août 1962 conclue entre celle-ci et le ministère des transports en application de l'article 3 de l'ordonnance n° 62-401 du 11 avril 1962. L'article 7 de la convention d'intégration précise que les intéressés ont droit au régime de retraite de la R. A. T. P. Il est également prévu des dispositions de coordination entre les deux régimes C. A. M. R. et R. A. T. P. auxquels les intégrés ont été inscrits. Cette convention de coordination des régimes de retraite a été soumise pour avis aux organisations syndicales en janvier 1958. L'article 4 prévoit que les services civils et militaires situés avant l'intégration à la R. A. T. P. ne peuvent être pris en compte dans la fraction de pension à la charge de celle-ci. Or, le règlement de retraite de la R. A. T. P. prévoit une prise en compte des services militaires analogues à celle applicable aux fonctionnaires civils de l'Etat. En outre, certaines réductions d'âge et de durée de service peuvent intervenir en faveur des agents anciens combattants. La rédaction de l'article 4 précité prive donc les agents intégrés des droits accordés à l'ensemble du personnel dont ils font partie. C'est pourquoi il lui demande s'il n'estime pas devoir, en accord avec son collègue M. le ministre de l'économie et des finances, trouver une solution à ce problème qui lui a déjà été soumis, cette solution consistant en une suppression de l'article en cause.

**7961.** — 15 octobre 1969. — M. Ansquer appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur la situation faite aux exploitants agricoles invalides. Il lui rappelle que l'article 19 du décret n° 61-294 du 31 mars 1961 stipule que la pension d'invalidité doit être égale à mille fois le salaire horaire minimum garanti en agriculture. Avant le 1<sup>er</sup> juin 1968, ce salaire était fixé à 1,882 F. Le décret n° 68-504 du 1<sup>er</sup> juin 1968 a aligné le S. M. A. G. sur le S. M. I. G., celui-ci ayant alors été fixé à 3 francs. La pension d'invalidité aurait dû alors être portée à 3.000 francs par an et, ensuite, successivement, en fonction des revalorisations intervenues, à 3.080 francs, 3.150 francs, etc. Or, les invalides exploitants perçoivent toujours leur pension sur la base de 1,882 franc. Sans doute, l'article 4 du décret du 1<sup>er</sup> juin 1968 précise-t-il que la majoration du salaire minimum garanti n'entraîne aucun effet automatique sur les dispositions réglementaires ou contractuelles qui s'y référaient antérieurement à la date de sa publication. Il n'en demeure pas moins que la pension d'invalidité des exploitants agricoles n'ayant pas été augmentée depuis 1967, il est indispensable qu'un nouveau décret intervienne pour poser une base nouvelle à ces pensions. C'est pourquoi il lui demande quelle est sa position à l'égard du problème ainsi évoqué.

**7962.** — 15 octobre 1969. — M. Pierre Lagorce expose à M. le ministre de l'éducation nationale que l'attribution des bourses d'enseignement semble s'opérer selon des critères qui ne sont pas toujours compris par l'opinion publique. Il lui cite, à titre d'exemple, les trois cas suivants qui se sont présentés dans la même commune rurale de son département. Un journalier agricole, père de cinq enfants de deux à treize ans et percevant un salaire mensuel de 550 F a obtenu pour ses deux aînés, respectivement trois parts et cinq parts de bourse. Son employeur, qui exploite une propriété plantée de 45.000 pieds de vigne et qui est lui, aussi, père de cinq enfants, a touché pour deux d'entre eux, respectivement sept parts et cinq parts de bourse. Par contre, un ouvrier, père de deux enfants a est vu refuser le bénéfice d'une bourse, parce que son revenu déclaré dépassait légèrement le plafond fixé. Or, cet ouvrier doit chaque jour effectuer un déplacement par chemin de fer de 50 km pour se rendre au lieu de son travail, ce qui lui occasionne des frais relativement importants qui ne sont pas déduits du revenu brut auquel on s'est référé pour étudier son dossier. Il lui demande si les critères employés ne pourraient être révisés dans le sens d'une plus stricte justice, en tenant compte notamment de certains éléments qui, bien que difficilement chiffrables, sont indispensables pour apprécier la situation réelle des postulants.

**7963.** — 15 octobre 1969. — M. Pierre Lagorce demande à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale pour quelles raisons les dispositions du décret n° 67-1261 du 28 décembre 1967 relatif à la fixation et à la révision du classement indiciaire de certains grades et emplois de personnels civils de l'Etat, n'ont pas été appliquées au personnel des établissements nationaux de bienfaisance et des hôpitaux psychiatriques autonomes, alors que ledit décret précisait en son annexe qu'elles prendraient effet « à compter de la date du décret statutaire » c'est-à-dire, pour le personnel considéré, du décret n° 61-484 du 12 mai 1961.

**7964.** — 15 octobre 1969. — M. Bouloche demande à M. le ministre de l'éducation nationale comment les étudiants en médecine, non titulaires du certificat pratique d'études en biologie humaine (C. P. E. B. H.), puisque ce certificat n'existait pas au début de leurs études médicales, peuvent accéder, simultanément à la poursuite de leurs études normales, au cycle d'enseignement et de recherche en biologie humaine. Il est demandé, en outre, quelles équivalences existent entre les cycles de biologie humaine des facultés de médecine et les cycles de biochimie, de génétique, de physiologie ou de biologie des facultés de sciences, ceci en vue d'assurer, dans le cadre de la loi d'orientation, une pluridisciplinarité d'enseignement, non seulement souhaitable mais aussi possible, sans difficulté.

**7965.** — 15 octobre 1969. — M. Aiduy rappelle à M. le ministre de l'intérieur que bon nombre de rapatriés ont bénéficié pour l'acquisition d'un logement d'un prêt du ministère des rapatriés (arrêtés des 11 septembre 1962 et 17 mai 1963), de 4.000 francs avec supplément familial, remboursable en dix ans, accordé par le Crédit foncier de France. Compte tenu des nombreuses dettes contractées par les rapatriés en vue de leur réinstallation et des difficultés particulières des rapatriés d'un âge avancé, il lui demande s'il pense que les dispositions prévues par le moratoire s'appliqueront auxdits prêts.

**7966.** — 15 octobre 1969. — M. Aiduy indique à M. le ministre de l'intérieur que les différents groupements représentatifs des spoliés d'outre-mer désiraient que les indemnités qui doivent être consenties aux rapatriés, soient réglées rapidement jusqu'à une certaine limite, et que le complément soit étalé sur un nombre d'années variant de dix à vingt ans pour les indemnités plus importantes. Ces groupements suggèrent également que ces indemnités fassent l'objet de titres, comme le furent les bons de réparation des dommages de guerre de 1914-1918, de 1939-1945 ou des dommages causés par des calamités telles qu'intempéries, rupture de barrage. Ces bons de réparation seraient productifs d'un faible intérêt, trois et demi pour cent par exemple et seraient négociables. Il lui demande si le projet de loi sur l'indemnisation, actuellement en préparation, qui sera présenté au Parlement au mois d'avril 1970, fera droit aux vœux émis par ces différents groupements représentatifs des spoliés d'outre-mer.

**7967.** — 15 octobre 1969. — M. Charles Privat attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur les conséquences résultant de la modification des plafonds de taux d'intérêt des prêts aux agriculteurs, ainsi que celle des taux des avances attribuées par la caisse nationale de crédit agricole aux caisses régionales. En ce qui concerne les taux d'intérêt des prêts aux agriculteurs il s'étonne de leur application immédiate, alors que le relèvement des prix des denrées agricoles est sans cesse reporté et qu'on a même pu constater pour certains produits des baisses très sensibles. Il estime que l'élevation générale des taux des prêts est en contradiction absolue avec les déclarations des pouvoirs publics qui exigent une modernisation de l'agriculture et qui, en même temps, diminuent les moyens financiers mis à sa disposition. Après avoir constaté que le pourcentage d'augmentation des taux d'intérêt des prêts à court et moyen terme dépasse largement le taux de dévaluation du franc, il estime que ces décisions sont inopportunes à l'égard des agriculteurs, alors qu'au même moment on demande à ces derniers de reconvertir leurs structures et d'améliorer leur productivité. Il lui semble au contraire que l'agriculture a de multiples raisons de demander à la collectivité de l'aider à s'intégrer dans le développement général de la nation puisqu'elle n'a cessé de faire aux autres secteurs l'avance de son épargne et des transferts de main-d'œuvre, alors que ses revenus et les conditions de vie de ses membres sont loin d'avoir suivi la progression des

autres catégories. Il lui demande quelles mesures il compte proposer tendant à faire rapporter en faveur des agriculteurs les décisions qui viennent d'être prises et qui, si elles sont maintenues, risquent d'apporter dans ce secteur des troubles très graves.

**7948.** — 15 octobre 1969. — **M. Chazelle** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la situation des inspecteurs départementaux des céréales qui, pour ce qui concerne douze d'entre eux, se voient refuser la validation de leurs années de service antérieures au 1<sup>er</sup> octobre 1941. Il lui demande s'il envisage de signer, conjointement avec le ministre de l'économie et des finances, le décret qui, dans le cadre de la loi du 31 juillet 1962, permettra d'envisager cette validation.

**7949.** — 15 octobre 1969. — **M. Chazelle** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** s'il peut lui indiquer à qui incombera la charge des accidents qui risquent de survenir dans certains établissements scolaires où a été instaurée « l'auto-discipline », c'est-à-dire où les élèves sont livrés à eux-mêmes pendant les heures d'étude ou entre deux cours. Il lui demande si le seul fait que le règlement intérieur, établi par le chef d'établissement en accord avec son conseil d'administration et prévoyant l'auto-discipline, aura été approuvé par l'autorité académique, engagera la responsabilité de l'Etat en application de la loi du 5 avril 1937.

**7972.** — 15 octobre 1969. — **M. Tony Larue** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** quel a été pour les années scolaires 1966-1967, 1967-1968, 1968-1969, par département, le nombre total de normaliens de formation professionnelle, d'instituteurs, d'institutrices, de professeurs de type C. E. G., titulaires ou remplaçants, enseignant dans tous les ordres d'enseignement.

**7973.** — 15 octobre 1969. — **M. Solisson** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que le blocage des concours à moyen et long terme apportés par les caisses régionales de crédit agricole, tant aux agriculteurs qu'aux collectivités publiques, va entraîner une importante diminution des interventions effectuées par ces établissements. En fait, une telle mesure limitera singulièrement le volume des opérations d'équipement engagées par les communes et les syndicats intercommunaux (travaux d'adduction d'eau, d'électrification, d'assainissement, de remembrement, etc.), étant donné que les prêts accordés par le crédit agricole complètent l'aide fournie, sous forme de subventions, par le ministère de l'agriculture. Sans mettre en cause les objectifs du plan de redressement économique et financier, dont la nécessité ne saurait être méconnue, il lui demande si cependant des assouplissements ne pourraient pas être apportés aux décisions prises afin d'assurer le financement par les caisses de crédit agricole d'opérations d'équipement prioritaires pour l'aménagement de l'espace rural, et notamment de celles faisant l'objet de programmes d'autorisations annuelles.

**7974.** — 15 octobre 1969. — **M. Paquet** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que les pensions perçues par les veuves de guerre n'entrent pas en considération pour la détermination du plafond des ressources permettant l'attribution de l'allocation supplémentaire aux personnes âgées. Il lui demande s'il n'estime pas que, dans le même esprit, la réglementation actuelle devrait être modifiée afin que la pension perçue par l'ascendant d'un combattant mort pour la France n'entre pas elle non plus en ligne de compte pour la perception de cet avantage social.

**7975.** — 15 octobre 1969. — **M. Verkindere** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que l'article 15 du décret n° 68-968 du 8 novembre 1968 modifié par le décret n° 69-845 du 16 septembre 1969 déclare que les représentants des diverses catégories à la commission permanente sont élus « selon des modalités fixées pour les élections de chacune de ces catégories au conseil d'administration ». Or les représentants du personnel enseignant au conseil sont élus, d'après l'article 11 du même décret, « à la représentation proportionnelle, par liste complète et à la plus forte moyenne », ce qui peut faire penser qu'à l'élection des représentants des enseignants à la commission permanente, seules les listes complètes seront recevables. Or, dans un établissement de plus de 600 élèves,

la commission permanente compte quatre enseignants titulaires, à choisir parmi les élus titulaires du personnel enseignant au conseil, dont le nombre est sept, huit, neuf ou onze selon l'effectif des élèves; et trois organisations syndicales peuvent se partager les suffrages du personnel et avoir des élus au conseil. S'il est imposé de présenter une liste de quatre noms pour pouvoir participer à l'élection de la commission permanente, on aboutira aux conséquences suivantes: 1° il sera exceptionnel que deux organisations obtiennent chacune au moins quatre élus au conseil. Si dans un établissement où le conseil comporte 11 membres (nombre qui est le maximum) trois listes obtiennent respectivement cinq sièges, trois sièges et trois sièges, seule la liste ayant obtenu cinq sièges sur 11 pourra présenter une liste à la commission permanente puisque l'arrêté du 16 septembre (art. 16) interdit aux deux autres listes de s'associer; elle se verra attribuer les quatre sièges de la commission permanente, ce qui est la négation de la proportionnelle; 2° il pourra arriver qu'aucune organisation n'atteigne le nombre de quatre élus au conseil. Si, pour un conseil de sept membres, trois listes obtiennent respectivement trois sièges, deux sièges et deux sièges, aucune d'elles ne peut dresser une liste de quatre noms, il leur est interdit de s'associer pour y parvenir, donc l'élection des enseignants à la commission permanente est impossible. Il lui demande donc, pour remédier aux inconvénients signalés ci-dessus et faire en sorte que, grâce à une véritable proportionnelle, la commission permanente soit à l'image du conseil, s'il n'envisage pas de préciser qu'il n'y a aucune obligation de présenter une liste complète à la commission permanente et que les listes incomplètes présentées à cette élection ne doivent pas être pénalisées.

**7976.** — 15 octobre 1969. — **M. Massot** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** la situation suivante: une personne est propriétaire d'une garderie-jardin d'enfants, créée en conformité des dispositions du code de la santé publique, art. L. 180, ainsi que du décret n° 52-968 du 12 août 1952, et autorisée par arrêté préfectoral. Elle reçoit dans son établissement des enfants de 3 à 6 ans qui apprennent à lire et qui peuvent être éventuellement nourris à midi. Il lui demande: 1° si cette personne doit être considérée comme exerçant une profession commerciale; 2° dans la négative, si elle doit être assujettie aux taxes sur le chiffre d'affaires, à quel régime de retraite elle doit être affiliée et dans quelle catégorie doit être classée sa profession pour l'imposition à la patente. Il est bien précisé qu'il ne s'agit pas d'une gardienne d'enfants dont le rôle se borne à nourrir, loger et garder des enfants, mais de la directrice-propriétaire d'une garderie-jardin d'enfants.

**7977.** — 15 octobre 1969. — **M. Vignaux** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que l'épreuve de français du baccalauréat se passe à l'issue de la première. Les futurs candidats au baccalauréat peuvent garder la note qui leur a été attribuée s'ils le désirent. Toutefois les redoublants qui ont eu la moyenne en juin dernier ne bénéficient pas des mêmes avantages. Il lui demande s'il peut lui indiquer s'il n'estime pas devoir, dans un souci d'équité, leur étendre la disposition qui leur permettrait également de conserver, s'ils le désirent, leur note de français.

**7978.** — 15 octobre 1969. — **M. Chazelle** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la situation des exploitants agricoles de la Haute-Loire qui, par suite de conditions atmosphériques anormales, n'ont pu moissonner qu'avec d'importants retards, particulièrement dans les secteurs situés en altitude, et se sont trouvés, du fait de la vente tardive de leurs céréales, dans l'impossibilité financière de régler leurs cotisations sociales avant le 30 septembre. Il lui demande s'il peut envisager de retarder de deux mois la date limite d'application des intérêts de retard.

**7979.** — 15 octobre 1969. — **M. Barberot** rappelle à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** qu'en application des dispositions de l'article 4 de la loi n° 66-509 du 12 juillet 1966, relative au régime d'assurance maladie et maternité des travailleurs non salariés, et de l'article 2 du décret n° 67-1091 du 15 décembre 1967, les pharmaciens gérants des établissements hospitaliers publics qui exercent une double activité, l'une salariée auprès de l'hôpital et l'autre libérale à leur domicile, sont obligatoirement affiliés au régime des non-salariés; alors que, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1960, ils étaient admis au régime général de la sécurité sociale. Cette modification de leur couverture sociale représente

pour les intéressés une véritable régression. Ils estiment que l'affiliation au régime général constituait pour eux une certaine compensation à la modicité du traitement qu'ils percevaient, lequel n'est pas en rapport avec leurs responsabilités et l'obligation qui leur incombe de se tenir à la disposition constante de l'hôpital. Il souligne également le fait que leur action à l'hôpital permet à la sécurité sociale de réaliser des économies en évitant le gaspillage des médicaments. Il lui demande si, dans le cadre des aménagements qui doivent être apportés à la loi du 12 juillet 1966 et aux textes d'application de ladite loi, il ne pourrait être envisagé de donner, aux pharmaciens-gérants des établissements hospitaliers publics, la possibilité d'être maintenus dans le régime général de la sécurité sociale dont ils bénéficiaient depuis neuf ans.

**7980.** — 15 octobre 1969. — **M. Barberot** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que, contrairement aux indications données dans la réponse à la question écrite n° 243 (*Journal officiel*, débats de l'Assemblée nationale du 24 août 1968, p. 2680), les délais de règlement des sinistres « automobiles » par les sociétés d'assurance demeurent, dans certains cas, extrêmement longs. Il arrive que des compagnies diffèrent leurs règlements, de manière telle que les réclamants soient obligés, s'ils veulent percevoir leurs indemnités, de recourir aux tribunaux. Mais cette procédure entraîne des charges supplémentaires et, lorsqu'il s'agit de sommes peu importantes, les accidentés renoncent à l'entreprendre. Il serait souhaitable que plusieurs mesures soient prises pour donner aux accidentés de la route la garantie du paiement de leurs indemnités dans des délais raisonnables. Il pourrait être envisagé de faire courir les intérêts de retard, sur les indemnités à payer, à partir du jour de l'accident. En cas de désaccord, l'assuré lésé demandeur devrait pouvoir assigner en justice, devant le tribunal de sa circonscription, et non pas devant celui de la circonscription du défendeur. Enfin, il devrait être possible que, dans le cas d'abus notoires, le ministère de tutelle des assurances puisse prévoir des sanctions à l'égard des compagnies de mauvaise foi. Il lui demande s'il peut lui indiquer quelles mesures il envisage de prendre afin d'obtenir une accélération sensible des règlements de sinistres de ce type et de mettre fin à certains procédés nettement répréhensibles par lesquels certaines compagnies tentent d'échapper à leurs obligations.

**7981.** — 15 octobre 1969. — **M. de Montesquiou** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** que, dans la réponse à la question écrite n° 5378 (*Journal officiel*, débats de l'Assemblée nationale du 31 mai 1969, p. 1502), il est indiqué que le problème du relèvement des chiffres limites au-dessous desquels les contribuables, exploitant une entreprise industrielle, commerciale ou artisanale, sont normalement soumis au régime du forfait, doit faire l'objet d'un examen particulièrement attentif au cours de l'année 1969. Il lui demande s'il peut lui indiquer quelles décisions ont été prises à la suite de cet examen et s'il peut donner l'assurance que, dans le projet de loi de finances pour 1970, figurera une disposition tendant à relever lesdits chiffres limites dans une proportion correspondant à l'augmentation générale des prix.

**7982.** — 15 octobre 1969. — **M. Boudet** expose à **M. le ministre de la justice** le cas d'un propriétaire auquel a été reconnu le droit de puiser de l'eau dans un puits appartenant à un autre propriétaire. Il lui demande dans quelle mesure cette servitude doit être considérée comme toujours existante, alors qu'un système de distribution d'eau sous pression existe dans la localité où résident les deux propriétaires et que ceux-ci en bénéficient.

**7983.** — 15 octobre 1969. — **M. Médecin** expose à **M. le Premier ministre (fonction publique et réformes administratives)** que, dans l'état actuel de la législation, les fonctionnaires, victimes d'attentats dans l'exercice de leurs fonctions, peuvent obtenir la réparation du préjudice qu'ils subissent en leur personne, la loi prévoyant des indemnités et, éventuellement, dans le cas d'incapacité permanente de continuer leur activité, l'attribution d'une rente viagère d'invalidité cumulable avec la pension rémunérant les services. Mais, dans le cas où les intéressés ont subi, en outre, des dégâts matériels affectant leurs biens, aucune réparation de cette catégorie de dommages n'est prévue. C'est ainsi qu'un officier de police adjoint, qui a été victime d'un plasticage l'ayant gravement atteint dans sa personne et dans ses biens, a pu obtenir une indemnité et l'application des dispositions du code des pensions

concernant l'invalidité résultant de l'exercice des fonctions. Mais il n'a pas pu être dédommagé des dégâts causés à son appartement et de la perte de tout son mobilier. Il lui demande s'il n'estime pas indispensable qu'interviennent les dispositions législatives et réglementaires nécessaires afin que les fonctionnaires qui font ainsi l'objet d'attentats dans l'exercice de leurs fonctions, ou en raison de ces fonctions mêmes, puissent obtenir réparation, non seulement du préjudice subi en leur personne, mais aussi des dommages causés à leurs biens.

**7984.** — 15 octobre 1969. — **M. Maujôan du Gasset** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'il est prévu, dans le cadre du projet de loi de finances pour 1970, une disposition permettant aux assujettis à la T. V. A. la déduction de la T. V. A. grevant leurs achats de fuel lourd. Or, le fuel lourd n'est que rarement utilisé dans le secteur agricole comme source d'énergie. En revanche, le fuel domestique constitue la source d'énergie essentielle pour les exploitants agricoles, notamment pour les tracteurs et le matériel automoteur, ainsi que pour le chauffage dans les productions horticoles, arboricoles et maraîchères. Il lui demande, en conséquence, si, afin de ne pas placer les entreprises agricoles dans une situation défavorisée, il n'envisage pas d'étendre le bénéfice de la disposition envisagée au fuel domestique utilisé par les exploitants agricoles.

**7985.** — 15 octobre 1969. — **M. Maujôan du Gasset** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'actuellement la situation des éleveurs d'animaux, au regard de la fiscalité, est très imprécise. En matière de T. V. A., l'administration admet que l'élevage des animaux de toute espèce constitue une activité de caractère agricole quelle que soit l'importance des produits d'achat. Par contre, en matière d'impôt sur le revenu, l'élevage n'est considéré comme activité agricole que dans les cas où les achats ne dépassent pas les deux tiers, en valeur, du total des produits consommés par ces animaux. Cette imprécision se traduit dans la jurisprudence du Conseil d'Etat dont deux arrêts récents semblent considérer, dans tous les cas, l'élevage des animaux comme une activité agricole. Il lui demande s'il n'envisage pas de clarifier les textes en ce domaine, en prévoyant que tous les éleveurs d'animaux ont une activité de caractère agricole et sont donc imposés à l'I. R. P. P. d'après la cédule des bénéfices agricoles. Cette mesure permettrait d'éviter les difficultés d'appréciation concernant l'évaluation des produits achetés pour les animaux, et surtout d'adapter le régime de la fiscalité directe à l'évolution de l'agriculture.

**7986.** — 15 octobre 1969. — **M. Maujôan du Gasset** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** que **M. X...** exerce une double activité, salariée et de travailleur indépendant. Etant donné que les revenus tirés, l'année précédente, de son activité salariée sont supérieurs à ceux retirés de l'exercice de sa profession non salariée et que, de plus, la durée de son travail salarié, au cours de la même période annuelle, a atteint mille deux cents heures (ces deux conditions remplies en même temps), il a été admis à relever, du point de vue de l'assurance maladie et maternité, du régime salarié. Il cotise, de ce fait, à ce même régime, au point de vue vieillesse. Il lui demande si **M. X...** doit cotiser, en plus, au régime vieillesse des travailleurs indépendants.

## REPONSES DES MINISTRES

### AUX QUESTIONS ECRITES

#### SANTE PUBLIQUE ET SECURITE SOCIALE

**6463.** — **M. Nils** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** qu'il avait eu l'honneur de saisir le ministre des affaires sociales, par voie de question écrite, de la situation des sauveteurs ambulanciers qui s'inquiétaient, à juste titre, de l'absence d'une réglementation qui leur avait été promise depuis dix ans. Dans sa réponse à cette question, **M. le ministre des affaires sociales** avait indiqué que pour gagner du temps, il entendait dissocier les problèmes des transports sanitaires et ceux intéressant la réforme hospitalière et qu'il se proposait de déposer un projet de loi au cours de la plus proche session parlementaire. Or, la session de printemps vient de s'achever sans que le projet en

question ait été déposé sur le bureau de l'Assemblée nationale. Aussi, grande est l'inquiétude parmi les sauveteurs ambulanciers. En conséquence, il lui demande si le Gouvernement entend honorer les promesses faites et déposer le projet de loi en question, le faire inscrire à l'ordre du jour et le faire voter par l'Assemblée nationale. (Question du 12 juillet 1969.)

Réponse. — Ainsi que l'indiquait M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales dans sa réponse à la question écrite n° 5119, les dispositions relatives aux transports sanitaires ont été disjointes du projet de loi portant réforme hospitalière pour être insérées dans un nouveau projet de loi de portée plus restreinte, portant organisation et réforme de certaines activités sanitaires publiques et privées que le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale entend soumettre au Parlement.

7029. — M. Billères demande à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale : 1° pourquoi les diabétiques adultes, en général, et plus particulièrement ceux soignés par insuline, n'ont plus droit à l'exonération du ticket modérateur ; 2° ce que l'on doit entendre par « diabétique infantile ». Il semble qu'il s'agisse là de la « forme » de la maladie et non de l'âge du malade ; 3° quelles mesures il pense prendre pour modifier le texte du décret du 6 février 1969. De fait, l'exonération systématique du ticket modérateur devrait être accordée, en toute équité, aux diabètes soignés par insuline et aux diabètes compliqués. (Question du 23 août 1969.)

Réponse. — Ainsi que le rappelle l'honorable parlementaire, seul le diabète infantile a paru devoir figurer sur la liste des affections dont on peut considérer, a priori, qu'elles justifient l'admission au bénéfice de l'exonération. Il est apparu, en effet, que, si le diabète de l'enfant n'est pas une affection particulière, il entraîne pour la famille des charges particulièrement lourdes, qui justifient une protection sociale accrue. Il est rappelé que les malades atteints d'affections qui ne sont pas inscrites sur la liste établie par le décret n° 69-133 du 6 février 1969 peuvent également être admis, le cas échéant, au bénéfice de l'exonération dans les conditions prévues par l'article 2 du décret n° 69-132 de la même date, c'est-à-dire sur avis conforme du médecin conseil régional, auquel il appartient d'apprécier dans chaque cas particulier si cette exonération peut être accordée.

7100. — M. Catry expose à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale le cas ci-après : l'article 11 du décret n° 61-9 du 3 janvier 1961 relatif à la comptabilité, au budget et au prix de journée de certains établissements publics prévoit que : « Ne peuvent être incorporés dans les prix de revient prévisionnels : a) le coût des appareils d'optique ou de prothèse destinés aux pensionnaires de l'établissement, ainsi que les frais médicaux et pharmaceutiques autres que ceux afférents aux soins courants correspondant à la destination de l'établissement... ». Cependant, une circulaire de la direction départementale de l'action sanitaire et sociale, datée du 28 mars 1967, précise les modalités à pratiquer aux fins de faire bénéficier les hospitalisés de tous les soins qui leur sont nécessaires : bons d'aide médicale visés par le médecin contrôleur des lois d'aide sociale pour les personnes « non assurés sociaux », accord de la caisse d'assurance-maladie pour les assurés sociaux ; en ce qui concerne ces derniers, il est prévu que le service d'aide médicale n'a pas à faire l'avance des frais de soins. Aucune difficulté n'apparaît pour obtenir le remboursement des produits pharmaceutiques, le pharmacien pratiquant le système de la délégation. Par contre, s'agissant d'une « ceinture sangle abdominale » à livrer par un orthopédiste à une hospitalisée bénéficiaire d'une prise en charge à 100 p. 100 de la sécurité sociale, une caisse d'assurance-maladie du département du Pas-de-Calais : 1° exige la présentation d'une facture acquittée par ladite assurée ; 2° refuse : a) la pratique de la délégation en faveur de l'orthopédiste ; b) le remboursement des frais que l'hospice veut bien avancer. D'autre part, l'assurée étant totalement privée de ressources (bénéficiaire de l'aide sociale), il lui demande : 1° de quelle manière satisfaction peut être accordée aux hospitalisés assurés sociaux à 100 p. 100 et bénéficiaires d'une attribution d'appareils spéciaux ; s'il entend adresser une circulaire explicative aux caisses primaires d'assurance maladie concernant le remboursement des divers frais exposés par les hospitalisés assurés sociaux. (Question du 23 août 1969.)

1<sup>re</sup> réponse. — Afin de permettre un examen approfondi du cas particulier qui fait l'objet de sa question, l'honorable parlementaire est prié de bien vouloir préciser le nom de l'assuré social intéressé ainsi que son numéro matricule et la caisse primaire d'assurance-maladie dont il relève.

## TRANSPORTS

5341. — M. Dronne expose à M. le ministre des transports que les cheminots détachés de la S. N. C. F. dans les régies ferroviaires d'outre-mer ne bénéficient d'aucune bonification, une année de service outre-mer étant considérée comme une année de service en métropole. Ce sont les seuls personnels français servant outre-mer qui subissent ce grave préjudice. Il lui demande quelles mesures sont envisagées afin que : 1° les agents détachés de la S. N. C. F. bénéficient des mêmes conditions de réintégration que celles accordées à leurs collègues des régies ferroviaires d'outre-mer lors de leur réintégration à la S. N. C. F. ; 2° soient appliquées aux agents détachés de la S. N. C. F. les dispositions relatives à l'attribution de bonifications d'ancienneté pour services hors d'Europe, qui ont été prises pour leurs collègues des régies ferroviaires d'outre-mer. (Question du 19 avril 1969.)

2<sup>e</sup> réponse. — Le 2<sup>e</sup> paragraphe de la réponse n° 5341 parue au Journal officiel, Assemblée nationale, n° 24 du 14 mai 1969, faite à l'honorable parlementaire, appelle les précisions suivantes : Cette réponse visait les possibilités offertes aux agents de la S. N. C. F. détachés dans les réseaux de chemin de fer d'outre-mer avant la promulgation de l'ordonnance n° 58-1036 du 29 octobre 1958 et des textes d'application qui l'ont suivie. Actuellement, les agents de la S. N. C. F. détachés à l'office central des chemins de fer d'outre-mer sont soumis au règlement portant statut du personnel de coopération technique ferroviaire. L'annexe VIII de ce règlement fixe la situation de ces agents et précise en particulier qu'ils restent soumis au régime de retraite S. N. C. F. pendant la durée de leur détachement. Le règlement de coopération technique ferroviaire précité, qui est un statut d'un cadre en voie d'extinction, ne prévoit plus de recrutement aussi bien par voie directe que par intégration d'agents détachés d'autres organismes.

6590. — M. Valenet demande à M. le ministre des transports s'il pense signer la Convention de coordination des régimes de retraite C. A. M. R.-R. A. T. P., convention qui concerne les agents permanents français des services publics urbains de transports de voyageurs donnés en gérance ou concédés en Algérie par l'Etat. Il lui rappelle que le ministère des transports et la direction de la R. A. T. P. ont transmis à ses services ladite convention, compte tenu des positions prises par toutes les organisations syndicales et, notamment, la suppression totale de l'article 4 prévoyant que « en aucun cas les services militaires et civils effectués avant l'intégration à la R. A. T. P. ne peuvent être repris à quelque titre que ce soit, dans la fraction de pension à la charge de celle-ci ». L'argument majeur avancé jusqu'ici pour défendre cet article est de ne pas reconnaître leur qualité de Français aux intéressés afin de leur permettre de bénéficier du droit à validation de ces services, alors que la patrie a su reconnaître cette même qualité de Français pour la défendre. De plus, cette discrimination perpétuelle devient intolérable. L'ouverture du droit à pension complète de la R. A. T. P. s'applique sur 37 annuités et demie. Or, les agents intégrés (de la C. A. M. R.) ayant fait leur devoir de Français ne peuvent totaliser ces 37 annuités et demie. Une décision favorable serait hautement appréciée par tous ces agents dont le seul but est d'être enfin reconnus comme des Français à part entière et, à ce titre, de bénéficier des avantages inhérents à cette qualité. (Question du 12 juillet 1969.)

Réponse. — En application de l'article 3 de l'ordonnance n° 62-401 du 11 avril 1962, relative aux conditions d'intégration dans les services publics métropolitains des fonctionnaires et agents des services publics algériens et sahariens, la convention du 22 août 1962 entre l'Etat et la R. A. T. P., pour l'intégration, dans cette dernière entreprise, des agents français des services de transports urbains d'Algérie rapatriés en France, dispose notamment que : « Article 7. — Les agents admis à la régie autonome des transports parisiens au titre de la présente convention seront affiliés dès leur intégration au régime de retraites du personnel de cette dernière. L'attribution et la liquidation ultérieures de leur pension de retraite s'effectueront dans le cadre des dispositions qui interviendront ultérieurement à ce sujet, étant toutefois précisé qu'en aucun cas ces dispositions ne pourront mettre à la charge de la régie la fraction de pension correspondant aux services effectués par les intéressés avant la date de leur intégration ». Il a été admis, par tous les intéressés à ce problème, que « les dispositions qui interviendront ultérieurement à ce sujet... » auront, non pas la forme d'un décret (hypothèse également prévue par les textes généraux relatifs aux rapatriés si la procédure conventionnelle est impossible), mais celle d'un protocole entre les deux organismes responsables des retraites pour les deux parties de carrière considérées — c'est-à-dire la C. A. M. R. pour la partie de carrière accomplie en Algérie, et la R. A. T. P. pour la partie de carrière

postérieure au rapatriement en France — ce protocole, aux termes de la réglementation générale en vigueur devant, par ailleurs, être approuvé par les administrations tutrices des organismes en cause, intervention qui se fonde en droit sur les textes et en logique sur la charge financière que ces mesures apportent au budget de l'Etat. Or, le projet de protocole dont il s'agit a été élaboré après de nombreux échanges de vues entre toutes les parties concernées. Dans son principe, ce projet donne une large satisfaction aux intéressés puisqu'il assure la continuité de leurs droits à pension entre la C. A. M. R. et la R. A. T. P., c'est-à-dire que l'on a admis le principe de la coordination des pensions. Au surplus, les modalités d'application de cette coordination sont elles-mêmes les plus favorables possibles; en effet et notamment: a) c'est le dernier salaire R. A. T. P. qui servira de base au calcul de la pension pour l'ensemble de la carrière, avec la garantie supplémentaire que, dans le cas (exceptionnel) où l'agent n'a pas récupéré, au moment de son départ en retraite de la R. A. T. P. le salaire qu'il avait en quittant l'Algérie, la part de pension correspondant aux services en Algérie est alors liquidée sur la base du salaire en Algérie; b) c'est le système de la péréquation automatique des pensions en vigueur à la R. A. T. P. qui sera appliqué pour l'ensemble de la carrière, ce qui constitue un avantage non négligeable. Mais l'administration ne pourrait envisager d'approuver, le moment venu, un protocole qui serait établi de telle sorte que les services militaires accomplis par les intéressés pendant qu'ils

étaient en Algérie tribulaires de la C. A. M. R. seraient rémunérés sur les bases du régime des retraites de la R. A. T. P. En effet, suivant les errements en vigueur en matière de coordination de retraites, lesdits services militaires sont toujours rémunérés en conformité de la réglementation qui s'imposait à l'agent au moment où ils ont été accomplis. En l'espèce, c'est sous l'empire du régime des retraites de la C. A. M. R. que se trouvaient les requérants au moment de leur service militaire et ce sont donc les règles de ce dernier régime qui doivent leur être appliquées à cet égard. On peut observer, d'ailleurs, que la non-attribution du bénéfice de bonifications pour campagnes de guerre ne touche pas seulement le personnel français d'Algérie intégré à la R. A. T. P., mais aussi l'ensemble des tribulaires de la C. A. M. R. et, de la même façon, l'ensemble des salariés, sauf les agents de l'Etat, des collectivités locales et de certaines entreprises nationalisées. Ces derniers reçoivent ces bonifications en raison des liens particuliers de droit qu'ils ont, ou que leur entreprise a, avec l'Etat. En revanche — comme il est normal — il est assuré à tout travailleur français dont la carrière a été interrompue pour qu'il satisfasse à des obligations militaires la prise en considération, par le régime de retraite dont dépendait l'intéressé au moment de l'appel sous les drapeaux, de la période de services militaires en cause décomptée pour sa durée effective. Les agents rapatriés d'Algérie, comme les autres travailleurs français, bénéficient de ce droit.