

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^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958
4^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

COMPTE RENDU INTEGRAL — 40^e SEANCE

Séance du Jeudi 16 Octobre 1969.

SOMMAIRE

1. — Fixation de l'ordre du jour (p. 2693).
Ordre du jour complémentaire : MM. Cerneau, le président.
Adoption de l'ordre du jour complémentaire.
2. — Rappel au règlement (p. 2694).
MM. le président, Cerneau.
3. — Réforme de la Société nationale des chemins de fer français. —
Suite du débat sur la déclaration du Gouvernement (p. 2694).
M. Sauzedde, le président, Charles Bignon, Ruais, Barberot, Mon-
don, ministre des transports ; Westphal, Fabre, Charlé, Lejeune,
Védrines, Fortuit, Mme Thome-Patenôtre.
Suspension et reprise de la séance (p. 2706).
MM. Stehlin, Bécarn, Dronne, Sallenave, Lavielle, Catalifaud,
Commenay.
M. Mondon, ministre des transports.
MM. Dumortier, le président.
Clôture du débat.
4. — Dépôt d'un rapport (p. 2716).
5. — Dépôt d'avis (p. 2716).
6. — Dépôt de propositions de loi modifiées par le Sénat (p. 2716).
7. — Ordre du jour (p. 2716).

PRESIDENCE DE M. EUGENE CLAUDIUS-PETIT, vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.
M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

FIXATION DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. La conférence des présidents a établi comme
suit l'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au
vendredi 24 octobre inclus :

I. — Ordre du jour prioritaire fixé par le Gouvernement :

Cet après-midi :

Fin du débat sur la S.N.C.F.

Mardi 21 octobre, après-midi :

Projet modifiant diverses dispositions du code minier ;
Cinq projets de ratification d'accords ou de conventions.

Mercredi 22 octobre, après-midi :

Deuxième délibération du projet relatif au conseil supérieur
de la fonction militaire ;
Projet relatif aux officiers de l'armée de mer.

Jeudi 23 octobre, après-midi :

Deuxième lecture du projet instituant des mesures en faveur
des Français rapatriés.

II. — Questions orales inscrites par la conférence des présidents :

Vendredi 17 octobre, après-midi :

Sept questions orales sans débat à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des réformes administratives ;

Trois, jointes, de MM. Poudevigne, Bignon et Fortuit, sur les formalités administratives ;

Quatre, jointes, de MM. Baudis, Lamps, Sallenave et Brugnon, sur l'intégration de l'indemnité de résidence dans le traitement soumis à retenue pour pension ;

Trois questions orales avec débat, jointes, de MM. Neuwirth, Poudevigne et Mme Prin, à M. le ministre des postes et télécommunications, sur le financement et le développement des installations téléphoniques et du telex.

Le texte de ces questions a été annexé au compte rendu intégral de la séance du jeudi 9 octobre, à l'exception de celles de MM. Fortuit et Brugnon, qui seront annexées au compte rendu intégral de la présente séance.

Vendredi 24 octobre, après-midi :

Sept questions orales sans débat :

Deux jointes, de MM. Cousté et Fortuit à M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population, sur le reclassement et la reconversion des cadres ;

Deux, jointes, de MM. Destremau et Alduy, à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des réformes administratives, sur les préjudices de carrière subis par les fonctionnaires français ayant été en service en Tunisie ;

Une question de M. Brocard à M. le ministre de l'équipement et du logement, sur la promulgation d'un code des loyers applicable aux immeubles anciens et aux constructions nouvelles ;

Deux questions jointes de Mme Vaillant-Couturier et M. Chazalon à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale, concernant l'aide aux aveugles, invalides et infirmes ;

Neuf questions orales avec débat, jointes, sur les problèmes de la drogue :

Une question de M. Marcus à M. le ministre de l'intérieur ;

Cinq questions de M. Mazeaud à M. le ministre de la justice, à M. le Premier ministre, à M. le ministre de la santé publique, à M. le ministre de l'intérieur et à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé de la jeunesse, des sports et des loisirs ;

Une question de M. Spénale à M. le ministre de la santé publique ;

Une question de M. Barrot à M. le ministre de la justice ;

Une question de Mme Vaillant-Couturier à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la jeunesse, des sports et des loisirs.

Le texte de ces questions sera annexé au compte rendu intégral de la présente séance.

III. — Ordre du jour complémentaire soumis à la décision de l'Assemblée :

La conférence des présidents propose à l'Assemblée d'inscrire à la suite de l'ordre du jour prioritaire du mercredi 22 octobre, après-midi, du jeudi 23 octobre, après-midi, et, éventuellement, le jeudi 23 octobre, soir : la discussion, jusqu'à son terme, de la proposition de résolution tendant à modifier et à compléter le règlement de l'Assemblée nationale.

Personne ne demande la parole sur l'ordre du jour complémentaire ?...

M. Marcel Cerneau. Monsieur le président, je demande la parole pour expliquer mon vote.

M. le président. En application de l'article 48 du règlement, je regrette, monsieur Cerneau, de ne pouvoir vous donner la parole pour une explication de vote car vous n'êtes inscrit à aucun groupe.

Personne ne demande la parole sur l'ordre du jour complémentaire ?

Je mets aux voix l'ordre du jour complémentaire proposé par la conférence des présidents.

(L'ordre du jour complémentaire est adopté.)

— 2 —

RAPPEL AU REGLEMENT

M. le président. Monsieur Cerneau, ainsi que je vous l'ai dit, je ne pouvais vous donner la parole pour expliquer votre vote sur l'ordre du jour complémentaire.

Je vous donne la parole pour un rappel au règlement.

M. Marcel Cerneau. Je vous en remercie, monsieur le président.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, les semaines, les mois et même les années passent, et les exploitants agricoles des départements d'outre-mer attendent toujours que le projet de loi n° 571, instituant un régime d'allocations familiales des exploitants agricoles dans les départements d'outre-mer, soit soumis au Parlement.

C'est déjà, en effet, une vieille affaire sur laquelle, à la fin de 1967, un avis avait été demandé d'urgence — je le souligne — à nos conseils généraux. Cet avis a été donné en mars 1968.

La loi devait être applicable à compter du 1^{er} janvier 1969. Mais, à la suite des événements de mai 1968 et des mesures d'austérité qui en ont été le corollaire, la date d'application avait été repoussée au 1^{er} juillet 1969.

Nous sommes maintenant dans la deuxième quinzaine d'octobre 1969. Puisque les rapports des commissions ont été distribués, l'examen du texte en question pourrait sans doute être inscrit à l'ordre du jour de l'une de nos prochaines séances. S'agissant d'un projet de loi dont la portée, du point de vue géographique, est limitée, sa discussion ne sera sans doute pas très longue.

Comme il constitue une mesure d'équité dans l'adoption supprimerait une disparité sociale choquante, je souhaite que le Gouvernement et la conférence des présidents veuillent bien entendre mon appel.

M. le président. Monsieur Cerneau, le Gouvernement vous a certainement entendu.

J'espère que la conférence des présidents, un jour prochain, sera saisie d'une proposition du Gouvernement tendant à l'inscription à l'ordre du jour des travaux de l'Assemblée du projet de loi dont vous venez de parler.

— 3 —

REFORME DE LA SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS

Suite du débat sur la déclaration du Gouvernement.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite du débat sur la déclaration du Gouvernement relative à la réforme de la Société nationale des chemins de fer français.

La parole est à M. Sauzedde. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. Fernand Sauzedde. Monsieur le ministre, mes chers collègues, mon ami M. Jeannil Dumortier ayant très largement, et avec talent, traité de l'ensemble de la réforme de la S. N. C. F., je voudrais appeler votre attention sur les conséquences de vos projets pour mon département et pour ma région, comme je l'ai déjà fait ici même, le 28 octobre 1966, devant M. Bettencourt.

Contrairement à une opinion répandue, le rapport de M. Simon Nora — qui est en quelque sorte, votre « bible » en la matière, monsieur le ministre — ne m'avait pas inquiété outre mesure. En effet, dans la lettre de mission que M. Pompidou, alors Premier ministre, lui avait adressée le 4 avril 1966, il était bien spécifié que le groupe de travail des « entreprises publiques » aurait à formuler toutes appréciations et propositions visant le rôle de ces entreprises comme facteur de la politique d'ensemble du Gouvernement, car — je cite — « par leur politique, notamment en matière de ventes et d'achats, ces entreprises peuvent participer plus efficacement à la politique d'aménagement du territoire ».

Vous voyant ici aujourd'hui et vous ayant entendu, alors que se précisent chaque jour davantage les menaces de fermeture des lignes de transport voyageurs qui desservent ma région, j'en déduis que M. Nora n'a pas rempli sa mission, ou alors que vous réservez une suite très particulière à ses réflexions. J'avoue que je pencherais plutôt pour la seconde hypothèse.

En effet, malgré les multiples protestations des parlementaires, des élus locaux, des assemblées consulaires, des syndicats d'initiative, des organisations familiales, des syndicats agricoles, ouvriers et patronaux et, bien entendu, des usagers, le Gouvernement s'apprête à poursuivre très prochainement la fermeture des quelque 5.000 kilomètres de lignes locales, dont plus de 800 kilomètres sont situées en Auvergne.

Ainsi, une région qui devrait bénéficier au maximum de la fameuse politique d'aménagement du territoire fera, à elle seule, les frais de près du cinquième des conséquences d'une mesure qui concerne l'ensemble du pays. Car c'est bien sous l'angle du développement régional que je situerai mon propos, monsieur le ministre, et c'est ce qui explique que mon collègue et ami, M. René Chazelle, député de la Haute-Loire, m'ait cédé son temps de parole dans ce débat, puisque le département qu'il représente est également touché et qu'une ligne, Bonson-Sembadel, y a été fermée voici déjà plusieurs mois.

Je ne reprendrai pas ce que j'ai dit ici même il y a trois ans, et qui reste valable, mais je résumerai les motifs qui

me conduisent à refuser la fermeture des lignes d'Auvergne. Comme il n'est pas question d'ignorer ou de nier leur déficit, je vous suggérerai quelques mesures propres à les rentabiliser ou à équilibrer leurs comptes.

Les raisons qui s'opposent à votre projet sont à la fois économiques, pratiques et sociales.

Elles sont économiques, en effet, car le « Plan Auvergne », qui date de 1961, assigne à la S. N. C. F. une mission bien précise pour aider au désenclavement de notre région.

On lit, à la page 69 de ce plan, que « le réseau des voies de communication routières et ferroviaires rayonnant de Clermont-Ferrand revêt une grande importance » et que « leur aménagement aidera la métropole auvergnate à remplir efficacement son rôle de centre moteur de l'expansion de tout le versant oriental du Massif central ».

Et plus loin, à la page 133 :

« La S. N. C. F. s'efforcera de profiter de toute occasion favorable permettant d'obtenir d'autres améliorations des relations en cause, afin notamment d'aider Clermont-Ferrand à remplir le rôle, que lui assigne le plan régional, de centre fédérateur de l'Auvergne ».

Les auteurs du plan ajoutent qu'il y aura lieu « d'étudier l'aménagement d'une coordination appropriée du rail et de la route, qui permette aux services routiers de compléter le chemin de fer dans les régions mal desservies par la voie ferrée ».

Vous voyez, monsieur le ministre, qu'il n'est pas question de supprimer les lignes !

C'est en fonction de ce plan et des grandes orientations de la politique d'aménagement du territoire que le préfet régional, M. Diebolt, aujourd'hui préfet de Paris, écrivait dans son rapport sur le V^e Plan, en avril 1965 :

« L'expansion démographique entraînera une augmentation du nombre des voyageurs, notamment des travailleurs, des étudiants, des écoliers de cette grande aire d'urbanisation que sera le Val d'Allier, vers Clermont-Ferrand et vice versa. Le nombre et la capacité des trains dits de banlieue, venant de Riom et Issoire, notamment, et également de Vichy, Thiers et Brioude devront être réglés en conséquence. »

Et il ajoutait :

« Pour faire face à l'augmentation du trafic, il conviendra d'améliorer les moyens d'exploitation. Mais, en outre, il paraît indispensable de réserver la possibilité, qu'offre la plateforme, d'un doublement de la voie entre Arvant et Brioude, Vichy et Pont-de-Dore, Clermont-Ferrand et Pont-du-Château. »

Or, monsieur le ministre, deux de ces trois lignes sont visées par votre funeste projet de fermeture.

La Coder s'est associée dès 1965 à ces objectifs, puisqu'elle déclarait, dans son avis sur le V^e Plan, que « le désenclavement, pour être complet, devait également comprendre un effort sur les communications ferroviaires, en qualité de matériel et en rapidité de liaisons ».

En juillet dernier, dans son avis sur les options du VI^e Plan, cette assemblée s'est prononcée unanimement contre les fermetures de lignes de la S. N. C. F., et elle a estimé que « rien de valable ne pourra être tenté en Auvergne s'il n'y est pas, au préalable, porté remède aux problèmes des communications et du désenclavement ».

Monsieur le ministre, il est clair que les objectifs de la S. N. C. F. sont fondamentalement opposés au développement économique de notre région :

Alors que nous voulons désenclaver l'Auvergne et améliorer les communications internes de la région, vous vous apprêtez à fermer des lignes de chemins de fer.

Nous voulons développer l'urbanisation dans le Val d'Allier, qui doit devenir la zone forte de l'Auvergne. Mais vous allez démembrer cette zone forte en supprimant la ligne Clermont—Saint-Etienne, par Thiers et Saint-Just-sur-Loire.

Nous voulons développer l'industrie et le tourisme dans la vallée de la Dore, qui est considérée comme l'annexe du Val d'Allier, mais vous allez fermer la ligne Vichy—Ambert—La Chaise-Dieu—Le Puy. Or, de très nombreuses unités industrielles, tout le long de cette vallée, à Courpière, Giroux, Olliergue, Ambert ou Arlanc, se sont déjà implantées et sont très actives dans les domaines de la métallurgie, de la papeterie, des matières plastiques, de la coutellerie et de la platerie inoxydable, sans oublier l'industrie pharmaceutique qui, installée à Vertolaye, emploie près de mille personnes et fait vivre une population éparpillée dans toutes les communes environnantes.

Nous voulons développer le tourisme et le thermalisme, mais Vichy sera touché par cette fermeture, ainsi que Châtelguyon et Le Mont-Dore, puisque vous voulez fermer les lignes Riom—Châtelguyon—Laqueuille—Le Mont-Dore que de nombreux touristes et curistes utilisent en saison thermique.

Enfin, nous voulons reconverter nos bassins houillers et notre agriculture, et nous y sommes aidés par l'Etat, grâce à de récentes décisions, telles la rénovation rurale et l'intervention

du F. I. A. T. Or la ligne Vichy—Ambert—Le Puy dessert une zone rurale importante. Quant aux bassins miniers, deux d'entre eux sont concernés par la suppression des lignes Volvic—Lapeyrouse et Montluçon—Pionsat.

Est-ce vraiment ainsi que vous entendez inciter les entreprises à la reconversion, en donnant l'exemple du déclin ? Et qu'en pense M. le ministre des finances, qui s'intéresse tout particulièrement à cette affaire, puisqu'elle touche sa circonscription ?

Telles sont, brossées à grands traits, les raisons économiques. Je me propose maintenant d'examiner les raisons pratiques que j'ai déjà quelque peu abordées en 1966.

Nos routes, monsieur le ministre, sont étroites, sinueuses et dangereuses. En temps normal, la circulation des autocars de remplacement encombre un réseau national déjà très insuffisant. Sur certaines portions des nationales 89 et 106, malgré les récents travaux effectués sur ces deux voies, il est impossible, avec une voiture de tourisme, de dépasser un poids lourd circulant à une vitesse moyenne. Les automobilistes lèveront de nouveaux risques s'ils ne veulent pas suivre ces véhicules lents sur vingt-cinq ou trente kilomètres, ce qui arrivera sûrement car les autocars circuleront aux heures de pointe.

Pensez-vous qu'il soit nécessaire d'augmenter encore le nombre des accidents ?

En outre, avez-vous pensé au climat de nos montagnes, à l'abondance des chutes de neige et des formations de congères, au verglas précoce et fréquent, à la longueur de l'hiver ?

Avez-vous des crédits à nous accorder pour la création de postes de déneigement, d'abris en bord de route pour les voyageurs, surtout dans la montagne de Thiers-Noirétable, ou dans celle d'Ambert-La Chaise-Dieu ? Je vous rappelle que cette dernière station est située à 1.100 mètres d'altitude. Avez-vous songé aussi aux voyageurs qui, entassés dans les cars, seront transportés sans grand confort, en raison de la configuration des routes ?

Votre prédécesseur, M. Chamant, avait promis des crédits pour plusieurs aménagements routiers dans le secteur de la Haute-Loire touché par la fermeture de la ligne Bonson—Sembadel. Mais les habitants attendent toujours, car les travaux n'ont pas encore été entrepris !

Quel industriel pourra, dans ces conditions, tenter l'aventure — car cela en sera une désormais — de venir dans nos zones industrielles si, en période de mauvais temps, les ouvriers arrivent au travail avec plusieurs heures de retard, s'il reçoit le courrier tardivement ? Et la cessation du service voyageurs prélude certainement à celle du service marchandises.

Enfin, monsieur le ministre, il y a des raisons de solidarité. Nos transports ferroviaires locaux ne représentent plus que 1 p. 100 à peine d'un déficit qui dépassera 2 milliards en 1969. Leur part dans ce déficit était de 3 p. 100 en 1966, elle se trouve donc en diminution.

Ainsi le mal vient d'ailleurs, notamment des charges que représentent pour la S. N. C. F. les services de la banlieue parisienne. Et il n'est pourtant pas question de fermer ces lignes, ni même de les faire fonctionner au prix coûtant.

Pourquoi, dans ces conditions, la S. N. C. F. doit-elle pratiquer une solidarité nationale à sens unique ? Alors que les Auvergnats paient leurs impôts comme tous les autres Français, pourquoi seraient-ils moins bien traités que les Parisiens ? Y a-t-il donc deux sortes de citoyens ?

J'arrête ici l'exposé des arguments qui, à mon sens, conduisent à condamner votre projet. Mais je voudrais ajouter que les procédés employés nous choquent profondément.

Nous venons d'être informés de la fermeture imminente — le 3 novembre 1969 — de la ligne de marchandises Montluçon-Pionsat. Parlant ici le 28 novembre 1966, M. Bettencourt, et, après lui, au nom du Gouvernement, M. le préfet régional Diebolt avaient pris l'engagement que les conseils généraux seraient consultés avant toute fermeture. Or, pour cette ligne, ni le conseil général du Puy-de-Dôme ni celui de l'Allier n'ont été saisis. Comment pouvez-vous faire appel quotidiennement à la conscience civique des Français, pour la réussite de votre politique de redressement, si vous donnez le plus mauvais exemple des promesses non tenues ?

Cela dit nous ne nions pas le déficit des lignes en cause. C'est pourquoi, en conclusion, je me propose, monsieur le ministre, de suggérer quelques moyens à mettre rapidement en œuvre, pour atténuer et éliminer leur insuffisance d'exploitation.

Le premier de ces moyens serait de rendre ces services locaux attrayants pour le public. Depuis plusieurs années ils sont abandonnés, livrés à eux-mêmes par la S. N. C. F. qui n'y a appliqué aucune politique commerciale dynamique digne de ce nom, alors que nous la savons capable de le faire. Les horaires sont parfois mal adaptés, les correspondances souvent inexistantes. Le train rapide qui arrive le soir à Vichy en provenance de Paris n'assure aucune correspondance pour Thiers, situé à 35 kilomètres, ni pour Ambert, à 84 kilomètres. Il faut attendre le lendemain matin, et bien des voyageurs achèvent le trajet avec leur voiture personnelle.

Pour donner une nouvelle vigueur à ces lignes, vous pouvez créer des services utilisant les voies actuelles. Pourquoi ne pas prévoir un train rapide Paris-Le Puy via Vichy, Thiers, Ambert et Darsac, en ajoutant une rame à l'« Arverne » et au « Bourbonnais » ? La relation avec Le Puy serait notablement accélérée car le trajet est moins long de 100 kilomètres.

Pourquoi ne pas faire passer l'autorail rapide Bordeaux-Lyon par Clermont-Ferrand, Thiers et Montbrison, plutôt que par Saint-Germain-des-Fossés ? Ce train a dû utiliser ce trajet pendant plusieurs jours en raison d'un éboulement survenu entre Roanne et Saint-Germain. Personne ne s'en est plaint, car la voie est parfaitement en état de supporter ce trafic et le trajet est plus court.

Enfin, monsieur le ministre, je sais bien que vous devez gérer la S. N. C. F. en comptable strict. Mais puisqu'elle participe à l'aménagement du territoire au même titre qu'à la politique familiale, à la politique agricole, à la politique des tarifs réduits pour les anciens combattants ou les permissionnaires, puisque le budget général rembourse à la S. N. C. F., à ces titres divers, le manque à gagner, pourquoi ne pas en faire autant pour l'aménagement du territoire ?

Pourquoi, s'il reste encore un déficit après que vous aurez insufflé un véritable esprit commercial pour revivifier ces lignes, ne pas demander pour les zones concernées par cette politique un remboursement au titre du fonds d'investissement pour l'aménagement du territoire ou même de la rénovation rurale ?

Vous monteriez ainsi que vous êtes favorable à la politique d'aménagement du territoire au-delà du problème de la S. N. C. F. et de ses comptes.

Cette politique tient à cœur à tous les membres de cette Assemblée et particulièrement à tous les parlementaires du département du Puy-de-Dôme, unanimes sur ce point, et à toutes nos populations, alors que si vous donnez suite à vos projets, si vous nous refusez l'essentiel pour réajuster l'accessoire, vous démontrerez que vous n'êtes pas les champions de l'idée régionale pour laquelle vous vous êtes battus le 27 avril. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. le président. Mon devoir est de demander aux orateurs de maintenir la durée de leur exposé dans les limites de leur temps de parole, afin que nous puissions terminer ce débat ce soir, à une heure convenable. Pour cela ils ne doivent pas venir à la tribune avec un nombre important de feuilles écrites dont la lecture est nécessairement plus longue que ce temps de parole.

Je ne peux leur demander de les lire plus vite encore qu'ils ne le font, car j'ai cet autre devoir de penser aux sténographes et à tous ceux qui sont obligés de les suivre.

Je fais donc appel à la bonne volonté de tous.

La parole est à M. Charles Bignon.

M. Charles Bignon. Monsieur le ministre, en écoutant hier votre intervention sur la réforme de la S. N. C. F., en écoutant également les discours de mes collègues et en particulier celui de M. Royer, je me demandais si la réforme proposée répondait bien aux deux critères d'une action cohérente et efficace : la liberté et la simplicité.

Je me plains à reconnaître que vos propos peuvent inciter à un certain optimisme en ami des chemins de fer, dans la mesure où ces propos permettent d'espérer que sera surmontée la crise actuelle de la S. N. C. F. dans deux directions : crise de confiance chez les usagers, souvent contribuables, effrayés par l'ampleur d'un déficit sans cesse croissant ; crise de confiance chez les agents qui ont peur de voir disparaître leur outil de travail et une profession qui a si souvent été chantée en France par nos meilleurs auteurs.

N'ayant qu'un temps de parole limité, je me bornerai à quelques observations.

Que faut-il pour libérer la S. N. C. F. de sa tutelle ? Que faut-il pour permettre à cette société de retrouver une prospérité qui profite à toute la nation ?

Certes, il faut donner confiance à ce grand corps, car, monsieur le ministre, la confiance contribue au rétablissement de la santé ; mais cela n'est peut-être pas suffisant et on ne peut pas diminuer les maux de quelqu'un en lui prescrivant uniquement une vie plus saine. Il faudrait aller plus loin et prévoir pour la S. N. C. F. des fortifiants.

Ces fortifiants, ce sont d'abord des investissements. La liberté dans ce domaine doit être la règle et je suis inquiet — mais je sais que vous ne pouvez pas faire autrement — d'apprendre qu'en 1970 les investissements seront en diminution sur ceux de 1969. Ces investissements doivent être non seulement poursuivis mais, à mon sens, diversifiés, c'est-à-dire qu'il faut non pas les limiter aux trafics pilotes, comme on aurait trop tendance à le faire à l'heure actuelle, mais chercher à donner vie à une partie du réseau menacé et peut-être trop vite condamné.

Ces fortifiants, ce sont aussi la liberté et la simplicité de la politique des tarifs. Celle-ci est également à revoir complètement en fonction non seulement des nécessités en aval mais

aussi des possibilités commerciales d'une société qui doit profiter des transports pour lesquels elle est bien placée et non pas travailler à perte au nom d'un intérêt économique dont elle ne porte pas la responsabilité.

Le meilleur moyen de répondre aux critiques de nos adversaires sur cette fameuse tarification qui avantagerait certains usagers, c'est de lever le voile sur cette affaire qui nous préoccupe tous et dont, je vous l'avouerais très franchement, nous n'avons pas toujours une notion suffisamment précise.

Un fortifiant — celui-là est très important également — c'est intéresser davantage le personnel. Je salue donc avec beaucoup d'intérêt l'intention que vous avez manifestée hier d'entreprendre l'étude du problème et de nous tenir au courant, car les cheminots sont les associés privilégiés de la société nationale.

Un autre fortifiant, c'est enfin une politique plus vigoureuse sur les lignes secondaires du réseau, car la liberté et la simplicité nécessitent de l'imagination.

Vous souhaitez, monsieur le ministre, remplacer le service ferroviaire sur nombre de nos lignes par des cars au moment même où l'exploitation des services de cars connaît dans les départements des problèmes d'équilibre et où le réseau routier est surchargé par le développement normal du trafic et par l'accroissement de la demande.

Pourquoi ne pas imaginer de maintenir, à côté du réseau principal, un service de cars sur rail — c'est d'ailleurs le nom des autorails — mais en transformant sa gestion, ses servitudes, les règles administratives qui l'alourdissent abusivement ? N'est-il pas possible de faire un effort d'imagination et d'investissements cohérents non pas seulement sur la ligne Paris—Lille ou Paris—Marseille, mais également sur des lignes secondaires, comme Amiens—Compiègne ou Abbeville—Eu ?

Vous m'avez communiqué — et je vous en remercie vivement — le déficit de cette dernière ligne que je prendrai comme exemple et signalé la réduction régulière du trafic qui représente encore 90.000 voyageurs par an sur 34 kilomètres.

Mais avez-vous songé que l'infrastructure est vétuste, qu'elle n'a connu aucune modernisation, que le matériel est désuet, que les gares sont peu accueillantes car elles datent terriblement ?

Je me demande, monsieur le ministre, quel serait le sort d'une entreprise de transport aérien qui s'obstinerait à desservir son réseau exclusivement avec de vieux avions à hélice d'avant-guerre — des « coucoucs » — qui aurait un DC 3 comme appareil de prestige et qui utiliserait comme terrains d'aviation des pistes en gazon ? La supprimerait-on ou bien, au contraire, comme vous le déclariez avec raison, la moderniserait-on ? Le problème est analogue sur les lignes secondaires de chemin de fer. Cette comparaison devrait être méditée davantage.

L'un de vos prédécesseurs, M. Bettencourt, qui maintenant joue un rôle éminent dans l'aménagement du territoire, m'écrivait le 11 octobre 1966, c'est aujourd'hui presque l'anniversaire de cette lettre :

« Les décisions en ce domaine devraient être prises, non seulement en fonction de raisons purement financières, mais en tenant compte largement des besoins économiques et sociaux des populations ainsi que des nécessités de l'aménagement du territoire. »

On ne saurait mieux dire et je me rallie entièrement à ces termes.

Aménager notre région c'est faire du secteur Vimeu - Bresle un point d'appui du développement industriel. Ce secteur, qui emploie plusieurs dizaines de milliers d'ouvriers, qui produit deux milliards de chiffre d'affaires revêt une importance touristique non négligeable.

Comment peut-on, dans ce contexte, supprimer une ligne qui désenclave vraiment la région, alors que le réseau routier national est déficient ? Comment peut-on le faire alors que le comité technique départemental des transports donne également un avis défavorable ? Pourtant, mes chers collègues, on ne peut pas suspecter le comité technique départemental des transports d'être favorable aux chemins de fer !

En conclusion, monsieur le ministre, j'espère, bien entendu, que vous allez entreprendre avec la persévérance lorraine que l'on vous connaît — et qui est très proche d'ailleurs de l'entêtement picard — cette grande réforme à laquelle nous attachons tant de prix.

Nous voulons que la Société nationale soit libre ; nous voulons qu'elle gère avec simplicité l'immense patrimoine dont elle a la charge et nous voulons continuer aussi à être satisfaits, non pas seulement de nos trains « Drapeau », mais également de nos lignes locales, car nous savons que leur réforme est délicate, mais également que les solutions du trafic de demain ne sont pas encore totalement connues et que nous risquons, en allant trop vite, de créer l'irréparable. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.)

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

M. Pierre Ruais. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, on ne saurait parler de la S. N. C. F. sans susciter des querelles, querelle de la libre entreprise avec la nationalisation, querelle du rail et de la route, querelles dont le caractère moyenâgeux a été dénoncé hier, et à juste titre, par M. Sudreau.

Ces querelles découlent d'une certaine passion. M. Dumortier nous en a donné un exemple d'ailleurs de belle venue et je le comprends aisément. Cette passion entraîne néanmoins des prises de position contradictoires.

Les contribuables, avec beaucoup de leurs représentants, se plaignent du poids que la S. N. C. F. fait peser sur les finances publiques. Mais, en tant qu'usagers, ils sont cependant fortement attachés au maintien des services et des avantages, causes de son déficit.

La S. N. C. F. est, en fait, un remarquable instrument d'économie nationale, d'aménagement du territoire et de transfert de charges de toutes sortes.

Les cheminots demandent que soit sauvegardé leur instrument de travail et ils ont raison. Mais ils répugnent à sauter le pas de réformes profondes qui donneraient une seconde vie à leur société. En un mot, ils préfèrent la sécurité de la protection à l'ouverture de la concurrence.

Les autres transporteurs voient trop souvent dans la S. N. C. F. un concurrent protégé par l'Etat. Mais ils protestent si l'on entend leur imposer les contraintes qu'elle subit ou si l'on envisage de laisser la bride sur le cou à la grande société.

L'Etat, lui, veut lancer la S. N. C. F. dans l'économie de marché, alors qu'il ne pourra jamais la libérer complètement, ni des obligations de service public, ni des lourdes contraintes accumulées sur elle par une étatisation trop longtemps confondu avec nationalisation.

Le projet que vous nous soumettez, monsieur le ministre, procède d'intentions ambitieuses, vous avez prononcé le mot. Mais les mesures que vous proposez peuvent paraître à certains timides et disproportionnées avec l'ampleur des problèmes financiers, économiques et sociaux qui se posent au Gouvernement.

Voyons les mesures financières.

Toutes les contributions de l'Etat, qui passent par la S. N. C. F. se montent à 5 milliards de francs en chiffres ronds. De ces 5 milliards, vous faites en gros deux parts, l'une des quatre cinquièmes, que vous consolidez sous le nom de charges, l'autre, inférieure à un cinquième, qui correspond au déficit proprement dit. Vous considérez la première comme intangible. En fait, elle croîtra et, par le jeu de l'indexation des salaires et des prix et par le jeu des différents facteurs, tel que le déséquilibre croissant entre le nombre des retraites servies et le nombre d'agents actifs cotisants.

Quant à la deuxième, elle ne pourra disparaître que si la conjoncture et votre politique des transports n'aboutissent pas à la réduction du trafic de la S. N. C. F. ou si des augmentations soit des effectifs de personnel qualifié, soit des rémunérations ne viennent pas troubler le processus.

En fait, vous nous donnez seulement une espérance d'allègement des finances de l'Etat pour une proportion, en valeur relative, bien inférieure à 20 p. 100.

Voyons maintenant ce que l'on peut penser, du point de vue économique, de la politique actuelle des transports du Gouvernement dont il est impossible de séparer le sort de la S. N. C. F. et le projet de réforme la visant.

Pour une certaine part, on ne peut pas ne pas la voir en contradiction avec des objectifs souhaitables de l'économie. Ceux-ci sont l'abaissement des prix de transport pour contribuer à l'abaissement des prix de revient des marchandises rendues chez le consommateur.

Or, que nous ont apporté ces dernières années, pour les transports routiers ? L'augmentation continue du prix du carburant, les péages autoroutiers, la taxe à l'essieu, c'est-à-dire l'alourdissement des prix.

Quant à la S. N. C. F., elle continue d'être obligée d'incorporer à ses tarifs commerciaux des charges de services publics, de pratiquer des prix bien supérieurs à ses prix de revient pour les relations où elle est compétitive, de maintenir sur rail des services qui seraient rendus à bien meilleur compte sur route et c'est encore l'alourdissement des prix. La liberté tarifaire ne manquera pas non plus d'engendrer des hausses.

Je reconnais que, sur ces derniers points, des décisions en gestation et votre projet vont apporter des améliorations importantes, mais il n'en reste pas moins que cette politique aboutit à un établissement des prix en hausse par rapport à ce qu'ils seraient dans une économie planifiée et tout cela parce qu'on a trop longtemps continué à pratiquer la protection de la S. N. C. F., bien plus que sa libération, au moment même où l'on voulait faire entrer le transport dans une économie de libre compétition pour obtenir les prix les plus bas.

Voyons maintenant les problèmes sociaux pour le personnel de la S. N. C. F.

Quels espoirs celui-ci peut-il fonder sur sa participation aux fruits de l'expansion, comme les autres travailleurs ?

Au moment où il continue à être écrasé — quels que soient les compliments qui lui sont adressés par ailleurs — sous une certaine forme de réprobation morale, touchant aux cinq milliards de charges figurant sous la rubrique S. N. C. F. au budget — chiffre d'un volume propre à décourager les efforts qu'il dépense cependant sans compter — vous lui faites ressortir combien est fragile le trafic de la société et vous lui offrez des primes de modernisation qui resteront modiques par la force des choses, en échange d'une compression progressive des effectifs de 50.000 cheminots en quatre ans avec tous les effets que cela peut comporter sur l'avancement et sur les mutations de postes.

Ces perspectives ne sont pas exaltantes, il faut le reconnaître. Les primes de productivité et de participation aux fruits de l'expansion auraient un tout autre pouvoir d'harmonisation des rapports entre l'Etat, la société et les cheminots et pourraient être substantielles. Cela n'est pas impossible à concevoir et j'y reviendrai tout à l'heure.

Certes, monsieur le ministre, le problème que vous avez à résoudre n'est pas simple. Il n'est pas simple parce que c'est un problème politique à multiples faces, pour lequel la meilleure solution économique n'est pas applicable *de facto*.

Les chemins de fer français ont depuis trop longtemps enfoncé des racines dans le pays, et toutes ces racines constituent autant de liens, donc d'entraves, à votre action ; elles correspondent à autant de points sur lesquels l'opinion est très sensibilisée.

Votre projet représente un pas, mesuré et prudent, en direction d'une politique des transports que vous ne pouvez mettre en œuvre d'un seul coup étant donné les conditions sociales et économiques dans lesquelles se trouve le pays. En fait, il est pour une bonne part un calendrier dont la réalisation pourra rencontrer des obstacles. Et le parti communiste, par la voix de M. Cermolacce, a été clair hier à ce propos.

Les difficultés que vous rencontrez tiennent essentiellement à ce que le pays a pris l'habitude que la S. N. C. F. soit non pas simplement un instrument de transport, mais également un instrument d'action économique, de transferts sociaux et d'aménagement du territoire.

Deux exemples illustreront parfaitement ces difficultés. Le premier est la suppression de certains services et la fermeture de lignes, le deuxième est le problème de la dépréciation tarifaire.

Votre détermination de supprimer sur rail, aujourd'hui des services de voyageurs, demain des services de colis de détail, a déjà suscité beaucoup d'objections et de protestations. Ce sont des commodités dont vous privez les usagers, spécialement dans les régions défavorisées.

Dans le cas des fermetures de lignes, il est certes nécessaire, et vous le faites, d'informer les régions et les départements intéressés ; mais, surtout, il faut discuter auparavant avec tous les représentants et les usagers de l'opportunité des suppressions et des modalités de remplacement.

D'une manière générale, ces mesures devraient être précédées de l'élaboration d'un nouveau plan de développement régional, discuté avec les représentants des collectivités locales. De telles réunions, où toutes les parties intéressées seraient représentées, permettraient ainsi de vous rendre compte dans chaque cas du préjudice causé aux régions et des moyens d'y remédier, moyens qui ne doivent évidemment pas peser sur la S. N. C. F.

La liberté tarifaire que vous annoncez entraînera une dépréciation plus poussée que celle qui était déjà réalisée.

Lorsque les premières mesures à ce sujet ont été prises, l'émotion des régions et de leurs représentants a été intense, tout spécialement dans les zones qui avaient besoin d'un entraînement économique. C'est pour cela que les premières propositions de la S. N. C. F. ont été atténuées et que sont intervenus des correctifs tarifaires régionaux.

La liberté tarifaire suscitera des demandes de la S. N. C. F. tendant à la suppression de ces atténuations et correctifs.

Qui paiera ? Qui en supportera la charge ?

Vous aurez le choix entre deux attitudes : ou bien les maintenir, et par voie de conséquence accorder des compensations à la S. N. C. F., ou bien les supprimer, et alors accorder des compensations économiques aux régions.

Dans le premier cas, il ne faudra pas laisser automatiquement ces charges financières nouvelles à la charge des collectivités locales. Il faudra que l'Etat les prenne à son compte s'il veut continuer à aider ces régions. Mais il n'existe dans le budget, tel qu'il est présenté, aucune ligne spéciale à ce titre. Cela devrait figurer, à mon sens, dans le budget de l'aménagement du territoire, et je rejoins sur ce point l'opinion de M. Olivier Giscard d'Estaing.

Dans le second cas, il faudra accorder des compensations économiques. Celles-ci pourraient être soit des compensations spécifiques sur certains produits — et elles devraient figurer

alors dans les budgets des ministères de tutelle correspondants — soit des compensations qui devraient être trouvées dans d'autres moyens d'incitation au développement.

L'un de ces moyens est la création de nouveaux axes routiers, ou tout au moins l'amélioration de ceux qui existent. M. Lemaire l'a rappelé hier. Ici, comme dans le cas de la suppression des lignes, le développement du réseau routier dans lesdites régions devrait être précédé de l'élaboration d'un nouveau plan de transport, et surtout coordonné avec les investissements correspondants du ministère de l'équipement.

Bien sûr, les services régionaux d'équipement et de transport sont fusionnés, mais là encore il faut consulter les représentants locaux, qui sont inquiets devant la diminution des crédits d'investissement routier et devant la stagnation des crédits d'entretien.

Pour en terminer avec ce sujet, monsieur le ministre, je vous poserai une question: qui paiera les correctifs régionaux au 1^{er} janvier 1970 si la S. N. C. F. décide de ne pas les maintenir?

Il y en a pour soixante millions. La Bretagne, le Massif Central et d'autres régions sont intéressés.

Ces difficultés ne sont pas les seules. Votre réforme contient aussi des mesures qui inquiètent le personnel et dont j'ai déjà parlé. Les syndicats se préoccupent à juste titre des contraintes que les restrictions de personnel feraient peser sur leur avancement, comme sur les mutations de postes qui bouleverseraient la vie de nombreux foyers de cheminots.

Lorsque vous avez décidé de promouvoir une grande réforme de la S. N. C. F., il se présentait à vous deux options extrêmes: une politique de planification totale et une politique de liberté totale.

La première a la préférence de la pensée socialiste et des syndicats. Elle est satisfaisante pour l'esprit et comporte des actifs à conserver, tels que la planification des investissements, dans le souci d'éviter des gaspillages; mais elle comporte aussi un concept de protection illimitée de la société nationale et aboutit inmanquablement à deux conséquences inacceptables: le freinage du développement des autres modes de transport, incompatible avec le progrès, et une charge budgétaire écrasante, celle-là même à laquelle vous voulez mettre un terme.

La libre concurrence sans frein aboutirait pour le moins à un gaspillage des investissements, tant d'infrastructure que de matériel, au délaissement de certaines régions à développer et de certains services d'utilité publique notoire, enfin à une grande inconnue budgétaire. Elle impliquerait, de plus, des atteintes au statut des cheminots, ce qui n'est pas concevable.

Vous avez donc choisi un moyen terme: l'établissement d'un marché des transports, où le jeu de la concurrence s'exercerait, mais seulement dans le cadre de certaines règles aboutissant à un minimum de coordination.

Vos maîtres mots pour ces règles sont: égalisation des charges entre les concurrents, liberté de gestion et liberté tarifaire. Ils remplaceront les règles d'action qui étaient en vigueur au lendemain de la Libération et qui s'appelaient: contingentement des différents modes de transport, tarification autoritaire, lesquels devaient s'exercer — du moins théoriquement — selon la hiérarchie des prix de revient.

Il convient d'examiner si votre projet réalise bien l'égalité des charges, si la liberté tarifaire est ou ne doit pas être totale, si un contingentement est ou ne doit pas être conservé, si certaines formes de coordination ne doivent pas subsister.

En ce qui concerne l'égalité des charges, elle n'était réalisée ni pour les charges d'infrastructure, ni pour les charges sociales, ni pour les obligations de service public.

Pour l'infrastructure, vous avez procédé à des études très approfondies, dont les développements sont connus sous le nom de rapport Laval, qui ont établi que les transports routiers légers et moyens supportaient leurs charges marginales, mais pas les transports routiers lourds. Les voies navigables les supportent également, mais l'aviation civile pas du tout ou presque.

En ce qui concerne les charges sociales, vous avez décidé, comme vous l'avez dit hier, d'aligner les charges effectivement supportées par la S. N. C. F. sur le régime général de la sécurité sociale, avec la majoration correspondant aux avantages spéciaux qu'accorde la S. N. C. F. à son personnel.

Il y a intérêt à examiner ce problème de près. Car ce que vous venez de faire est très appréciable pour la S. N. C. F. qui actuellement supporte le déséquilibre entre la charge de 440.000 retraités pour seulement 283.000 agents cotisants. Et cet écart ira croissant avec les mesures de réduction d'effectif que vous envisagez.

Je ne parle pas du problème des charges d'assurance maladie: là, tout est à faire, mais des pourparlers sont en cours pour aboutir à un résultat favorable selon le même principe.

En ce qui concerne les passages à niveau, vous nous avez dit ce que vous comptez faire: prise en charge par le Gouverne-

ment de la moitié des charges correspondant à tous les passages à niveau.

J'en viens aux obligations de service public, qui ne sont pas toutes remboursées.

Les tarifs réduits et transports spéciaux étaient déjà remboursés, mais la S. N. C. F. continue à supporter un certain nombre d'autres charges qui résultent de l'obligation générale de service public. Elles tiennent généralement à l'obligation de transporter, dans laquelle prend place toute une gamme de contraintes, depuis l'obligation d'assurer les pointes jusqu'à l'impossibilité de moduler les tarifs selon la rapidité d'acheminement, selon la distance, et vont jusqu'à la plus extrême limitation dans la possibilité pour la S. N. C. F. d'adopter un mode de transport de substitution. Je veux parler ici de la mise sur route de certains services.

Toutes ces contraintes ont certes des incidences financières difficiles à chiffrer car elles se compliquent d'un coefficient de diminution de rendement commercial, délicat à apprécier. Mais, en confondant leur incidence financière sur le budget de la S. N. C. F. avec ce qui pourrait être appelé avec précision un véritable déficit, vous laissez encore subsister des causes d'inégalité de traitement que ne supportent pas les autres concurrents. Et c'est là le point essentiel: vous réduisez considérablement l'inégalité des charges, vous ne la supprimez pas entièrement.

M. le ministre des transports. Cela n'est pas négligeable!

M. Pierre Ruais. Je vous en ai effectivement donné acte. J'aborde maintenant le problème de la liberté de gestion et de la liberté tarifaire qui en est le corollaire.

Comment envisagez-vous la liberté tarifaire? Vous projetez une transition progressive de la tarification obligatoire actuelle à la tarification de référence. Vous l'assortissez d'une clause de coordination tarifaire, qui imposera le même type de tarification à tous les transporteurs, et vous la restreignez, au détriment de la S. N. C. F., du droit pour le Gouvernement de refuser ou d'atténuer une augmentation de tarif décidée par la société, à condition de la compenser financièrement.

Cette disposition détruit l'équilibre du système. Les compensations, je l'ai déjà dit, troublent le marché et ont des incidences financières difficiles à chiffrer; je sais aussi, par expérience, que l'Etat a l'habitude de dire que les pertes brutes de recettes ainsi occasionnées sont compensées par une diminution des pertes de trafic qu'entraîne toute hausse tarifaire: c'est un excellent prétexte pour marchander les compensations.

Mais il y a plus: cette pratique aboutit à une sorte de dumping envers les transports routier et fluvial, qui ne seront pas compensés. Vous vous trouvez là en opposition avec les principes d'égalité de concurrence et de fixation des prix par le jeu du marché, selon l'échelle des prix de revient. J'aimerais entendre de votre bouche des explications à ce sujet.

J'en viens au problème du contingentement. C'est, avec la coordination des tarifs, la coordination technique et la planification des investissements, le principal outil de la coordination des transports. Nous retrouvons là le maître mot de coordination sur lequel a tant insisté M. Lemaire hier.

Vous avez prévu de maintenir encore pendant quatre ans les mesures de contingentement dans les relations de transports dites de zones longues, ce qui implique que vous auriez l'intention de les supprimer au bout de cette période de transition.

Je pense que cette question devrait être examinée. Je crains en effet que la suppression totale du contingentement n'aboutisse à deux conséquences néfastes, la première étant le gaspillage des infrastructures édifiées à grands frais par l'Etat, la deuxième étant une concurrence sauvage qui serait aussi préjudiciable à l'économie du pays. Et, quand je dis « concurrence sauvage », je ne parle pas seulement de celle qui pourrait s'établir entre la S. N. C. F. et les transporteurs routiers, mais je pense plutôt à la concurrence qui peut s'établir entre les transporteurs routiers eux-mêmes.

Je crois donc que le principe du contingentement, s'il est contraire au principe de la libre économie de marché, doit être cependant conservé pour mettre l'Etat à même d'intervenir, pour éviter tout gaspillage d'infrastructure et un trop grand affaiblissement des outils économiques de transport de la nation, qu'ils soient publics ou privés.

Il est bien évident d'ailleurs qu'il devra d'autant plus être conservé que vous maintiendrez certaines formes de contrôle tarifaire.

Voyons maintenant les problèmes de personnel. Dans un régime de concurrence, la S. N. C. F. doit être mise à même de moderniser ses installations et ses méthodes pour augmenter sa productivité. Cette action doit être poussée mais seulement jusqu'au point où le poids n'en serait pas trop lourd pour le personnel.

Je considère d'ailleurs que, dans un régime de libre concertation entre les travailleurs et l'entreprise, le succès de votre réforme est intimement lié à son acceptation par les cheminots, c'est-à-dire, en fait, à l'assurance qu'auront ceux-ci d'y trouver des compensations.

Vous nous avez dit à ce sujet que des primes de modernisation seraient accordées au personnel en compensation des efforts qui lui seraient demandés et des préjudices d'avancement et de stabilité de poste qu'il souffrira.

Vous avez été peu explicite sur ces compensations. Vous avez simplement recouvert vos intentions des mots de « prime de modernisation ».

Je voudrais préciser quelle devrait être, selon moi, une juste participation des cheminots aux économies entraînées par la modernisation de la S. N. C. F. et aux fruits de son expansion commerciale. Je dis bien : participation aux économies et intéressement aux fruits de l'expansion.

Il importe en effet de réaliser le second terme pour le succès même de la réforme. Quoi qu'il arrive, la concurrence des autres moyens de transport conduira la S. N. C. F. à une lutte toujours très serrée. Dans cette lutte, les marges d'économie de la société seront toujours relativement maigres, et maigres aussi risquent en conséquence d'être les avantages que vous pourrez accorder au personnel, par rapport aux hausses annuelles et générales de salaires.

C'est pourquoi je pense que les primes au personnel devraient être de deux catégories bien distinctes : des primes de productivité — que vous appelez primes de modernisation — qui seraient assises sur les économies, et des primes d'intéressement à l'expansion, qui seraient assises sur l'accroissement d'activité commerciale auquel la société sera conviée.

Mais, pour que ces primes soient servies, il faut que l'expansion puisse être mesurée. La référence de l'assiette pourrait être trouvée soit dans le résultat d'un compte fictif commercial de la S. N. C. F., — je dis bien fictif — c'est-à-dire un compte qui retracerait les résultats de l'entreprise si elle restait entièrement libre de poursuivre des objectifs purement commerciaux sur les relations et sur les trafics rentables, avec le strict personnel nécessaire, soit dans l'augmentation du nombre de tonnes-kilomètre et de voyageurs-kilomètre, qui marquerait l'accroissement du trafic de la société au-delà du coefficient moyen d'expansion nationale et par comparaison avec les variations du taux de participation des chemins de fer à l'activité globale des transports, dont on a répété hier qu'il était en diminution.

Quelle que soit d'ailleurs la solution que vous retiendrez, il convient de considérer que l'équité et l'intérêt commun de la société et des cheminots exigent que les gains de productivité et d'expansion réalisés soient employés dans trois directions.

La première serait non pas une réduction de valeur équivalente en temps de travail à la S. N. C. F., car la société ne ferait aucun progrès, mais une réduction sélective intéressant les catégories de cheminots dont le travail est le plus pénible.

La deuxième part devrait être servie sous forme d'intéressement à tout le personnel.

La troisième serait un gain net, qui resterait acquis à la société.

Il reste, monsieur le ministre, que je désirerais, ainsi que mes collègues, avoir des précisions sur le dispositif d'intéressement du personnel que vous envisagez et qui ne peut être du type prévu par l'ordonnance sur l'intéressement puisqu'il s'agit d'une société qui ne fait pas de bénéfices au sens comptable du terme, mais qui, cependant, en procure de grands à la nation. Alors, pourquoi pas un intéressement calculé sur le taux d'expansion nationale ?

J'ai dit, au début de cet exposé, que votre réforme de la S. N. C. F. constituait un effort très sérieux pour faire passer l'industrie des transports, en France, de la planification autoritaire vers la libre concurrence. Il est aussi, mais intégralement, un projet harmonisant les conditions d'exécution des transports dans les six pays de la Communauté selon les règles sur lesquelles ces pays se sont mis d'accord.

Vous essayez de mettre la S. N. C. F. sur un pied d'égalité avec ses concurrents, mais cette égalité ne sera pas entièrement réalisée tant que les obligations de service public qui restent à la charge de la S. N. C. F. ne seront pas égalisées ou compensées, tant que les conditions d'exécution des transports sur route, dont le contrôle est difficile, ne seront pas remplies.

J'ai déjà dit par ailleurs que cette égalisation des charges se traduirait par un alourdissement des prix avant que la concurrence produise ses fruits ; c'est en effet la taxe à l'essieu sur les transports routiers ; c'est, d'autre part, du côté des chemins de fer, un système qui vise à rendre une liberté tarifaire dont ceux-ci ne manqueront pas d'user.

Vous projetez d'instituer progressivement la liberté tarifaire, mais vous viciiez le jeu du marché par des compensations de refus d'augmentation de tarifs.

Votre projet est pour une honne part une codification des règles financières de fonctionnement du chemin de fer dans le cadre des principes admis par la Communauté européenne et l'institutionnalisation d'une évolution qui était déjà annoncée.

Par contre, la mesure nouvelle capitale qu'apporte votre projet, c'est la forfaitisation, avec annulation en 1974 de la subvention d'équilibre. En laissant de côté l'incidence financière évidente de cette mesure, elle implique un report complet de la responsabilité principale exercée jusqu'ici par le Gouvernement, en la personne du ministre des transports, sur la direction générale de la S. N. C. F.

Mais ce transfert sera plus apparent que réel. Que pèsera, en effet, une subvention forfaitaire devant une poussée revendicative pour obtenir de meilleures conditions de travail et des salaires plus élevés ? Que pèsera une subvention forfaitaire devant une flambée des prix ? Que deviendra cette liberté de gestion si votre budget, plus exactement celui de la nation, comme c'est le cas jusqu'ici, ne comprend pas une ligne spéciale pour le refus d'augmentation des tarifs ?

C'est une raison de plus pour rechercher une étroite coopération avec le personnel et un encouragement de ses efforts.

J'ai expliqué quelles devaient être les bases de l'intéressement du personnel. Je dis très clairement que si ces bases sont insuffisantes, si par exemple elles ne constituent qu'une très faible fraction de l'augmentation annuelle et régulière des salaires, le pouvoir d'incitation sera absolument nul, d'où un obstacle au système.

Mais d'autres obstacles subsisteront du côté du Gouvernement. Dans les prochaines années, la liberté de gestion sera toute relative. De récentes déclarations du ministre des finances ne laissent d'ailleurs aucun doute au sujet de la liberté tarifaire.

Que fera donc l'entreprise non autorisée à augmenter ses tarifs, non couverte par des compensations d'un volume suffisant au budget et restant avec une subvention bloquée ? C'est être réaliste que d'envisager cette hypothèse.

Il ne restera qu'une solution : minorer les amortissements industriels qui remplacent l'annuité de renouvellement de l'ancien système, c'est-à-dire freiner les investissements productifs. La tentation en sera bien forte Rue de Rivoli, et les solutions de facilité ont toujours de l'attrait.

C'est un peu d'ailleurs le système qu'utilise un Etat quand il présente un budget en équilibre grâce à des coupes sévères dans les investissements.

En fait, le système que vous avez mis en place est d'une conception hardie mais d'un mécanisme délicat. Son bon fonctionnement dépendra essentiellement des intentions des partenaires. Il suffira, soit d'un entêtement de l'administration, soit d'un refus du personnel pour le bloquer. En fait, il ne peut fonctionner qu'avec une bonne politique.

C'est en définitive sur cette politique, monsieur le ministre, que je vous fais confiance pour mener à bien la réforme. (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. Barberot. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. Paul Barberot. Monsieur le ministre, le projet de réforme de la S. N. C. F. dont vous nous avez entretenus arrive à sa phase d'élaboration définitive et sera très prochainement appliqué. Je désire, dans les quelques minutes qui me sont imparties, vous présenter quelques remarques et solliciter des précisions sur certains points de ce projet.

Cette réforme a pour but, avez-vous dit, monsieur le ministre, d'arriver en quatre ou cinq ans à l'équilibre financier de notre grande société nationale. Sur ce point, nous sommes d'accord avec vous. Elle doit aussi permettre de réintroduire la S.N.C.F. dans le secteur concurrentiel et de redéfinir les obligations de service public qui seront à sa charge ainsi que ses rapports avec les transporteurs du secteur privé.

Revenir sur la nécessité de cette réforme me paraît inutile car, dans de nombreux cas, en raison de l'évolution économique et de l'importance des moyens modernes de transport, le monopole de la S.N.C.F. était en train de disparaître. Ajoutez à cela les contraintes imposées à ce service public et l'impossibilité dans laquelle il était d'ajuster ses tarifs et l'on comprend que son déficit annuel ne pouvait que s'accroître, obligeant l'Etat à verser chaque année des subventions très importantes.

Dans une première phase, cette réforme doit donc normalement prévoir la réduction des charges de la société nationale, ce qui va se traduire par la fermeture du service voyageur sur les lignes non rentables et, par la réduction, étalée sur trois années, du nombre de ses salariés.

En même temps seraient organisés le retour progressif à la liberté tarifaire et bien définies les obligations de « service public ».

Vous avez dit, monsieur le ministre — mais j'y insiste — qu'en aucun cas la modification de la gestion générale ne doit

avoir pour effet de faire régresser la situation actuelle et notamment la situation sociale des salariés en activité et des retraités. Cela est évident car, tant par leur travail que par leur courage et en toute circonstance, les cheminots ont mérité et méritent cette considération et ces avantages. Cela n'enlève rien d'ailleurs aux mérites des personnels des transports routiers qui font tout leur devoir avec grande conscience dans les moments difficiles et par tous les temps.

Pour permettre une mise en concurrence réelle, il importe à mon sens qu'une stricte égalité soit établie en ce qui concerne les dépenses d'infrastructure. Une révision de la taxe à l'essieu sera sans doute nécessaire, mais il devra alors être tenu compte aussi de toutes les charges imposées qui concourent au paiement des dépenses d'infrastructure.

Il importe aussi que la S. N. C. F. soit protégée pendant cette période transitoire où elle ne possèdera pas la liberté tarifaire et commerciale. Cela doit se faire par l'encadrement concerté des transports routiers en liaison avec leurs représentants qualifiés.

Cette situation doit cependant évoluer vers un système de contingentement libéral et même déboucher sur une liberté totale lorsque la situation sur le marché des transports sera assainie.

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

M. Paul Barberot. Bien volontiers, monsieur le ministre.

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

M. le ministre des transports. Vous n'ignorez certainement pas qu'une commission présidée par M. Laval a été chargée d'étudier tous ces problèmes et que tous les intéressés ont été appelés à formuler leurs observations, critiques et suggestions. Croyez bien que toutes ces questions relatives à la coordination du rail et de la route sont étudiées très sérieusement par les services de mon ministère.

M. Paul Barberot. Je vous remercie de ces précisions, monsieur le ministre.

La contraction ferroviaire doit être recherchée sur la base du coût minimum pour la collectivité. La suppression de lignes secondaires de voyageurs ne devrait être décidée qu'après étude et en accord avec les responsables des collectivités locales intéressées. Tel est du moins le souhait formulé dans mon département où plusieurs lignes doivent être supprimées.

Le fait de rendre au transport routier des secteurs non rentables de la S. N. C. F. impose à la collectivité, donc à l'Etat, des devoirs pour permettre à ce mode de transport privé de jouer son rôle de remplacement dans les meilleures conditions possibles.

Il faudra, j'y insiste, que des crédits spéciaux et supplémentaires soient affectés aux routes qui auront à supporter ce surcroît de trafic. Il ne suffira pas, comme vous l'avez laissé entendre, de donner une priorité à ces routes dans les crédits accordés aux régions.

Le même souci de coordination doit se faire jour en ce qui concerne l'affrètement. Il ne faudra pas aller trop loin dans les contreparties accordées à la filiale S. N. C. F. Une libre concurrence avec le secteur privé devra être maintenue.

Le problème de la réforme de la S. N. C. F. va donc être résolu par la voie réglementaire à l'aide d'une convention; je souhaite que dans une prochaine occasion vous nous fassiez connaître, monsieur le ministre, les conclusions définitives de l'accord qui sera intervenu. Le débat d'orientation d'aujourd'hui doit trouver son utilité dans les modifications que vous apporterez au projet que vous nous avez exposé.

L'effort financier de l'Etat en faveur de la S. N. C. F. n'est pas inutile. Cet effort n'était-il pas compensé, au moins partiellement, par l'infime proportion d'accidents du rail, cela grâce au matériel, mais aussi au personnel? N'était-il pas aussi partiellement justifié quand on voit la dramatique progression des accidents de la route, avec toutes leurs conséquences humaines et financières? C'est une raison de plus qui justifie la nécessité de crédits supplémentaires pour le réseau routier.

J'ajoute, et ce sera ma conclusion, que la réforme est bonne dans ses principes et ses perspectives. Les modalités d'application doivent permettre d'atteindre les objectifs recherchés. La mise en place doit se poursuivre dans le dialogue avec les personnes, les services et les organismes intéressés, pour trouver les solutions les plus efficaces et les plus humaines. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

M. le président. Monsieur Barberot, je vous remercie d'avoir respecté le temps qui vous était imparti.

La parole est à M. Westphal.

M. Alfred Westphal. Mesdames, messieurs, nous voici arrivés à l'avant-dernière, sinon la dernière, étape de ce que j'ose appeler un marathon puisque le problème de la réforme de la gestion de

la S. N. C. F. se pose depuis plusieurs années déjà, et je n'en veux pour preuve que le témoignage apporté hier par notre collègue, M. le président Lemaire.

Monsieur le ministre, on doit rendre justice au Gouvernement: il n'a pas ménagé les consultations. Depuis deux ans, il consulte les parlementaires, il fait prendre des délibérations par les conseils généraux, et il nous offre aujourd'hui l'occasion d'un vaste débat sur le problème de la S. N. C. F. Au risque de vous paraître un peu méchant, je me demande si toutes ces consultations ne sont pas destinées à servir de « paratonnerre » au Gouvernement pour qu'on ne puisse pas lui reprocher ultérieurement d'avoir pris de son plein gré des mesures que chacun récuse et contre lesquelles on s'insurge.

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

M. Alfred Westphal. Volontiers, monsieur le ministre. Je ne demande qu'à être convaincu du contraire.

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

M. le ministre des transports. Monsieur Westphal, si, à la fin de ce débat, il n'y a pas de vote sur la déclaration que j'ai eu l'honneur de faire hier au nom du Gouvernement, le Parlement aura bientôt l'occasion, lors de la discussion du projet de loi de finances, de se prononcer par un scrutin sur la réforme de la S. N. C. F., compte tenu des crédits qui seront alloués à notre société nationale pour le budget de 1970.

Vous pourrez ainsi, monsieur le député du Bas-Rhin, vous prononcer clairement et nettement, comme ont coutume de le faire les Alsaciens.

M. Alfred Westphal. C'est entendu, monsieur le ministre.

Je n'ai pas l'intention aujourd'hui de traiter des problèmes techniques, tels que la coordination, la gestion, la tarification. Je voudrais simplement aborder un des remèdes que vous avez indiqués, c'est-à-dire ce que vous avez appelé le transfert sur route de certaines lignes voyageurs omnibus.

Il ne s'agit pas d'une bagatelle: 10.000 kilomètres dans un premier temps et 5.000 kilomètres dans un second, avec possibilité de fermer ultérieurement, même au transport des petites marchandises, 5.000 kilomètres, si besoin s'en faisait sentir.

Je vous le demande, monsieur le ministre: est-ce que cela vous paraît possible et est-ce à conseiller? Evidemment, tout est possible et je réponds moi-même par l'affirmative à la première question. Mais est-ce à conseiller? C'est une autre histoire!

Vous avez effleuré deux aspects du problème en parlant des conditions climatiques et de l'infrastructure routière. Avec une pointe d'ironie, vous tournant vers certains de nos collègues représentant les départements du sud de la Loire, vous avez dit qu'ils n'avaient pas le droit de parler de la neige et du brouillard. Mais moi j'ai le droit d'en parler et je ne manquerai pas d'en dire quelques mots.

A propos de l'infrastructure routière, vous avez admis qu'elle était défectueuse et vous avez fait état d'une déclaration de M. Chalandon, ministre de l'équipement, qui serait disposé à dégager les crédits nécessaires pour la voirie nationale.

Mais le 9 septembre dernier vous m'écriviez, monsieur le ministre: « Pour ce qui concerne l'état du réseau routier et plus particulièrement de la voirie départementale, j'ai saisi le ministre de l'intérieur d'un ensemble de propositions budgétaires relatives aux opérations de transfert sur route ».

C'est très bien! Néanmoins, je suis convaincu que s'agissant de la voirie départementale, votre collègue de l'intérieur ne manquera pas de suggérer aux conseils généraux de supporter les frais de cette remise en état. Et pour ce qui est de la voirie nationale, il est probable que M. Chalandon, s'il ne veut pas ou s'il ne peut pas créer de ressources nouvelles, sera bien obligé de renoncer à l'aménagement de certains points noirs pour consacrer ses crédits à l'amélioration des circuits routiers que vous lui demanderez.

Il s'agira donc, non pas d'une véritable remise en état, mais d'un transfert de crédits, au détriment d'un chapitre et au bénéfice d'un autre. Un prêt pour un rendu, en quelque sorte, monsieur le ministre.

Examinons alors de plus près cette question de l'infrastructure. Je citerai le cas très précis de ma circonscription puisque le conseil général du Bas-Rhin a été sollicité.

M. le préfet du Bas-Rhin avait demandé au directeur départemental de l'équipement de procéder à une étude technique de la réorganisation des services omnibus de voyageurs de la S. N. C. F. et du transfert sur route de certaines lignes, et notamment les 26 kilomètres 500 de l'itinéraire Saverne — Haguenau. D'après le rapport de ce haut fonctionnaire: « la viabilité hivernale ne peut être assurée qu'au prix d'un effort très important ». Rappelant dans le détail les caractéristiques géométriques de cet itinéraire, tronçon par tronçon, c'est-à-dire

chemin départemental par chemin départemental, M. le directeur de l'équipement les qualifie, dans l'ensemble, de médiocres et précise : C. D. 113 : chaussée en mauvais état, élargissement et renforcement nécessaires ; C. D. 233 : chaussée faible et surtout nettement insuffisante pour un trafic régulier de véhicules de transport ; C. D. 14 : mauvaise caractéristique en plan et en profil, chaussée étroite, fondations insuffisantes ; C. D. 116 : faible largeur de chaussée ; C. D. 6 : largeur insuffisante. Et c'est sur des routes pareilles que vous voulez lancer des cars chargés de voyageurs ! Cela ne me paraît guère prudent !

Ah, si vous nous aviez dit ; nous allons d'abord aménager la chaussée et ensuite nous opérerons le transfert, alors j'aurais répondu : bon, faites toujours et après on verra ! Mais lancer les cars sur les routes sans aménager les chaussées, voilà qui est particulièrement imprudent et absolument à déconseiller.

Et que dire aussi des conditions atmosphériques ? Vous avez lu ce matin dans la presse le récit de ces carambolages sur l'auto-route du Nord où 76 voitures ont été immobilisées pendant plusieurs heures à cause du brouillard.

Les journaux du mardi matin 14 octobre, dans leurs informations régionales, nous ont appris que dans la région de Sarrebourg deux accidents mortels avaient eu lieu en l'espace de quelques heures à cause du brouillard. Une autre information du même jour nous apprend qu'il y a eu trois morts et une trentaine de blessés durant le week-end, par suite de l'épais brouillard qui recouvrait la région.

Le brouillard n'est donc pas une vue de l'esprit, monsieur le ministre. Nous le subissons en octobre et novembre, après quoi, en janvier et février, le verglas et la neige viennent prendre la relève. Cela mérite considération.

Dans votre propre conscription, à Hambach, des élèves attendant un car de ramassage ont été renversés par un chauffard, dans un virage, un jour de brouillard. Deux enfants ont été tués et dix-neuf blessés. Vous me direz qu'il s'agissait d'un service de ramassage. Mais à partir du moment où vous supprimez des lignes omnibus de chemin de fer, vous obligez des milliers de voyageurs à attendre au bord de la route, sans abri, le passage d'un car.

M. le ministre des transports. Puis-je vous interrompre à nouveau, monsieur Westphal ?

M. Alfred Westphal. Mais volontiers, monsieur le ministre.

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

M. le ministre des transports. Monsieur Westphal, ce malheureux accident survenu il y a une dizaine de jours à Hambach a été provoqué par un garçon sorti de prison la veille et qui avait volé une voiture. Des adultes, tout comme des enfants, auraient pu être victimes de ce chauffard. De grâce, ne mêlez pas cette malheureuse affaire à la discussion de la réforme de la S. N. C. F.

Pas de sentimentalité excessive ! Nous avons tous été impressionnés par cet accident, comme par d'autres, mais ne le prenons pas pour argument contre la suppression de la ligne Steinbourg—Haguenau.

M. Alfred Westphal. Monsieur le ministre, je ne vous donne pas entièrement tort, mais il est bien certain que si les enfants avaient attendu le train dans une salle d'attente, cet accident ne se serait pas produit. Et vous voulez multiplier les risques de ce genre. C'est contre cela que je m'élève, et à l'appui de ma thèse je cite cet accident regrettable.

C'est M. le président Lemaire lui-même qui, hier, a parlé de gaspillage, et a évoqué surtout le gaspillage le plus spectaculaire, celui des vies, du sang, des larmes et de l'argent. Il y a eu 14.000 tués l'an dernier, nous a dit M. Baumel, 370.000 blessés, et 10 milliards de francs de frais, à la suite des accidents de la circulation. Et vous voulez encore prendre le risque d'augmenter le nombre des victimes. Je crois que tout cela mérite réflexion.

Monsieur le ministre, les impératifs de régularité et de sécurité que vous avez vous-même définis, ne peuvent pas être garantis dans la situation actuelle par le transfert sur route de ce trafic. Ce n'est pas possible parce que l'état du réseau routier est tel qu'il supportera difficilement un accroissement du trafic, et plus particulièrement de celui des autocars. Régularité et sécurité semblent donc *a priori* fortement compromises.

Les économies ? En ferez-vous tellement ? La suppression du trafic voyageurs n'entraînera pas l'abandon des installations existantes. Celles-ci devront être maintenues et entretenues pour assurer le fonctionnement du trafic marchandises. Les économies que pourra faire la S. N. C. F. par ces mesures de suppression semblent très limitées, si l'on considère les frais et les coûts des transports routiers qui seront à sa charge et dont elle supportera le déficit, car il y aura sûrement un déficit dans ces transports routiers, vous pouvez en être assuré.

M. le ministre des transports. Monsieur Westphal, voulez-vous me permettre de vous interrompre encore ?

M. Alfred Westphal. Volontiers.

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

M. le ministre des transports. Je vous indique simplement qu'en ce qui concerne la ligne Steinbourg—Haguenau qui vous intéresse, les dépenses actuelles de la S. N. C. F. sont de l'ordre de 1.417.000 francs ; elle ne s'élèverait qu'à 753.000 francs s'il s'agit d'une desserte par cars, soit à peu près la moitié. Je tiens le dossier à votre disposition.

M. Alfred Westphal. Monsieur le ministre, j'ai pris l'exemple de cette ligne pour vous montrer l'état de l'infrastructure routière, mais mon raisonnement est valable pour l'ensemble des lignes que vous voulez supprimer.

Un autre aspect ne doit pas être négligé : les impératifs de l'économie régionale. L'existence d'une infrastructure ferroviaire constitue un atout majeur pour le développement industriel. Aucun industriel ne viendra s'installer dans une région dépourvue de relations ferroviaires.

J'ai dit qu'on ne réalisera sans doute pas des économies considérables. Dans un article paru le 8 novembre 1968, notre collègue M. Louis Vallon, parlant de la S. N. C. F. expliquait déjà que la conséquence de ce transfert « serait la combinaison d'un déficit accru de la S. N. C. F., avec des investissements colossaux que l'Etat devrait faire pendant des années à l'avantage des transports privés, usagers de la route. Est-ce là l'intérêt de la nation ? Rien n'est moins sûr, car les investissements du chemin de fer sont, à capacité de transport égale, bien moins onéreux que ne seraient les investissements concurrentiels. Déjà en 1965, le prix des investissements du chemin de fer était, à parcours égal, inférieur au cinquième du prix correspondant de ceux de la route. Aux Etats-Unis, en Allemagne, en Angleterre, on admet que le chemin de fer restera indispensable, au moins pendant une dizaine d'années. Même coûteux, il est le seul recours qui permette à l'Etat d'éviter des investissements gigantesques ».

C'est M. Louis Vallon qui parle ainsi, et je pense qu'il a tort en disant que c'est pendant une quinzaine d'années seulement que le maintien des relations ferroviaires sera nécessaire. Je suis convaincu qu'il y aura tôt ou tard un retour vers le rail.

Déjà l'encroisement des routes est tel, le stationnement dans les villes tellement difficile, que si la S. N. C. F. offrait des relations ferroviaires plus fréquentes et des dessertes cadencées plus rapides, de nombreux usagers de la route préféreraient prendre le train. Si les horaires étaient mieux appropriés, si les voyageurs n'étaient pas obligés d'attendre le prochain train une demi-journée ou une journée, et s'ils avaient la certitude de pouvoir rentrer chez eux dans les heures qui suivent, ils n'hésiteraient pas à renoncer à faire le trajet en voiture.

Personnellement, monsieur le ministre, et vous connaissez bien ma ligne, puisque j'ai la possibilité de prendre un train pour aller de Diemeringen à Strasbourg, je prends le train. Vous voyez, je fais confiance à la S. N. C. F. ! Je préfère parcourir mes quatre-vingt kilomètres dans un compartiment bien douillet, plutôt que de risquer de me tuer en automobile sur la côte de Saverne.

Monsieur le ministre, je vous ai exposé franchement mes opinions. Vous en ferez ce que vous voudrez, car c'est vous qui décidez, mais je tenais à vous présenter ces quelques observations pour vous inciter à réfléchir sérieusement à la question et à ne prendre qu'après mûre réflexion et à bon escient des décisions qui ultérieurement pourraient éventuellement donner lieu à des contestations. (*Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République.*)

Monsieur le président, j'espère ne pas avoir dépassé mon temps de parole.

M. le président. Un peu, tout de même, monsieur Westphal.

M. Alfred Westphal. Veuillez m'en excuser, je vous prie.

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

M. Robert Fabre. Monsieur le ministre, plusieurs orateurs ont déploré que le débat soit limité à la réforme de la S. N. C. F., alors qu'une discussion plus large eût permis d'évoquer l'ensemble du problème, l'un des modes de transport étant étroitement lié à tous les autres. Aussi est-il difficile d'admettre que des mesures sévères soient prises envers la S. N. C. F. sans même que l'on sache quelles décisions interviendront pour ou contre les autres modes de transport.

On a souvent parlé de la route pour tenter de démontrer, en invoquant la coordination, qu'il n'y a pas d'antagonisme entre elle et le rail. Mais on a oublié les autres modes de transport : les canaux, l'aviation, auxquels s'ajouteront demain le turbo-train et l'aérotrain, à propos duquel j'ai, à plusieurs reprises à cette

tribune, regretté que la première expérience soit réalisée entre Orléans et Paris.

Je pense donc que ce débat devrait être repris plus tard, avec plus d'amplitude.

L'avenir de la S. N. C. F., en effet, est lié aux dispositions qui concerneront, non seulement les autres modes de transport, mais aussi l'aménagement du territoire. Là, nous retrouverons la notion de service public, qui s'attache au chemin de fer.

Je dirai d'abord quelques mots de la coordination des transports déjà largement évoquée.

Vous avez hier, monsieur le ministre, décelé une apparente contradiction dans l'attitude des parlementaires qui défendent à la fois les petites lignes de chemins de fer menacées, et de modestes transporteurs routiers qui n'obtiennent pas les licences qu'ils demandent aux services publics.

Or, vous le savez, un contingentement existe qui, la plupart du temps, favorise les grandes organisations de transports, voire certains monopoles. Une certaine anarchie règne et des structures sont périmées.

Dans le domaine des transports routiers, il y a beaucoup à revoir et je souhaite que cette question soit également étudiée dans un avenir proche.

Le libéralisme que vous voulez introduire dans la gestion de la S. N. C. F. n'existe pas actuellement dans le domaine des transports routiers à cause du contingentement. Alors, comment conciliez-vous ces deux notions : libéralisme accentué au niveau de la S. N. C. F. et maintien de la situation existante au niveau des transports routiers ?

Il y a là un problème. J'ignore quelle en sera la solution mais il semble bien que, là, réside la véritable contradiction.

J'évoquerai après vous, monsieur le ministre, la nécessité d'égaliser les chances des divers modes de transport. Nous sommes bien d'accord sur le fait que la gestion de la S. N. C. F. est grevée par son infrastructure et que l'aide de l'Etat vient précisément compenser l'absence de charges — hormis la taxe à l'essieu — que connaissent les autres modes de transport.

Cependant, il ne s'agit pas seulement d'envisager la prise en charge, par chaque mode de transport, de son infrastructure. A cet égard, d'ailleurs, la création des autoroutes à péage compliquera le calcul des charges et de leur répartition. Il faudra aussi étudier de plus près l'équivalence des conditions d'emploi, la durée du travail des constructeurs, l'amplitude, les congés, car, dans ce domaine, il y a beaucoup à faire pour créer l'égalité de chances entre la S. N. C. F., où de nombreuses contraintes subsistent, et les transporteurs routiers, où la liberté est infiniment plus grande et la réglementation moins bien observée.

Je pense — et ce point pourrait faire l'objet d'une étude, monsieur le ministre — qu'il faudrait procéder à une répartition des frets et des marchandises selon leur nature.

Vous voulez laisser jouer le libéralisme. Néanmoins, à l'exemple de l'Allemagne, on pourrait envisager que certains transports particulièrement lourds, dépassant les possibilités de camions de moyen tonnage, soient automatiquement, et peut-être par voie autoritaire, confiés à la S. N. C. F.

Autrefois, le charbon était l'aliment essentiel des trains de marchandises. Aujourd'hui, il a beaucoup perdu de son intérêt en tant que fret et la S. N. C. F. s'est trouvée déficitaire, en particulier lorsqu'on a commencé à réduire l'extraction de charbon dans les houillères. Il faudrait élaborer un système qui éviterait la circulation sur nos routes et nos autoroutes, abimées par un poids excessif par essieu, de camions énormes dotés d'encombrantes remorques, qui créent des embouteillages et ne remplissent pas leur véritable fonction. Lorsqu'on voit sur nos routes des camions avec remorque chargés de huit à dix automobiles, il est permis d'observer que ce transport incomberait plutôt à la S. N. C. F.

Soulignons également la nécessité, dans le cadre de l'aménagement du territoire, de laisser à l'Etat certaines charges incombant à la S. N. C. F. qui correspondent au « service public ».

Nombre de nos collègues sont intervenus pour la défense de certaines lignes menacées. Avant la guerre de 1914, il y avait 77.700 kilomètres de voies, avec les lignes d'intérêt local. Il n'y en a plus aujourd'hui que 37.000. Je pense que, déjà, ont disparu les lignes dites « électorales » de l'époque du ministre Freycinet.

M. le ministre des transports. Il y en a encore maintenant !

M. Robert Fabre. Peut-être, mais cela mérite une sérieuse étude. En tout cas, il faudrait distinguer, parmi les lignes non rentables, celles qui restent indispensables malgré leur absence de rentabilité.

La rentabilité n'est pas un mot-clé qui résout tous les problèmes. Sinon, monsieur le ministre, reconnaissez qu'on commencerait par faire disparaître tous les transports parisiens qui sont en déficit permanent. Cela, personne ne peut l'envisager.

Alors, peut-on supprimer une ligne parce que, simplement, elle n'est pas rentable, au moins dans l'immédiat ?

Déjà, avant la guerre, on a supprimé des lignes dans des régions comme les Alpes qui, depuis lors, avec les stations de sports d'hiver, ont retrouvé un trafic qui pose des problèmes à la S. N. C. F.

Actuellement, il est difficile d'aller dans certaines stations et l'absence de voies doubles, par exemple, se fait durement sentir en Savoie.

Ce qui est vrai aujourd'hui pour ces régions le sera demain pour d'autres.

Au demeurant, on commence maintenant par des lignes condamnées économiquement, tout au moins par vos services, et continuera par des lignes secondaires apparemment valables aujourd'hui, mais qui, au motif qu'elles sont doublées à 50 ou 100 kilomètres de distance par une ligne plus importante, seront peut-être supprimées à leur tour.

Dans cette escalade de suppressions de gares, de lignes et d'emplois, on sait quand on commence, on ignore où l'on pourra s'arrêter.

Du reste, que représente la suppression de 5.000 kilomètres de lignes déjà opérée ? 3 p. 100 du déficit de la S. N. C. F. Sans doute n'est-ce pas totalement négligeable, mais c'est bien insuffisant pour rétablir l'équilibre budgétaire de la société nationale.

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

M. Robert Fabre. Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

M. le ministre des transports. Monsieur Fabre, je précise que les propositions actuelles réduiront le déficit de 14 à 15 p. 100.

M. Robert Fabre. De nombreuses raisons militent cependant en faveur du maintien de ces lignes et je crains que le critère exclusif de la rentabilité ne soit une grossière erreur.

Il faut assurer la survie de certaines régions économiques en difficulté qui sont les moins bien desservies. La notion de service public doit retrouver ici tout son poids et toute sa valeur.

Dans certaines régions, la présence d'une ligne de chemin de fer — on l'a déjà souligné — est un véritable ballon d'oxygène. Des zones industrielles se sont créées dans des régions d'accès difficile. Si l'on supprime un jour les lignes de chemins de fer qui les desservent directement, qu'en sera-t-il de ces zones ? Les activités nouvelles ne seront-elles pas vouées à la mort ?

Alors, j'y insiste, qu'on ne considère pas seulement la rentabilité ; qu'on respecte aussi les impératifs de l'aménagement du territoire !

Dans ce domaine, des erreurs ont déjà été commises. Certaines villes ne vivent que grâce à la présence d'une gare importante, d'un nœud ferroviaire, d'un atelier. Je citerai l'exemple — que je connais bien — de Capdenac qui se trouve dans ma circonscription et dont j'ai déjà entretenu vos services et votre prédécesseur, monsieur le ministre. On y supprime l'atelier d'entretien de 150 employés, ce qui est très important pour une cité de 6.000 habitants qui comptait autrefois 1.500 cheminots et n'en a plus que 400. On envoie ces 150 employés à Toulouse, à Tarbes, dans des villes où la présence de vingt cheminots de plus ou de moins n'apporte rien.

On rend souvent hommage aux cheminots ; on leur demande un énorme travail dans certaines circonstances — en particulier pendant la dernière guerre — et aujourd'hui, on modifie tout en leur affirmant que leur statut ne subira aucune atteinte.

Or cette réforme ne peut être faite — on veut de le dire ici — sans l'accord des cheminots, sans l'avis favorable de leurs syndicats.

M. le président. Je vous prie de conclure, monsieur Fabre.

M. Robert Fabre. Je vais en terminer, monsieur le président. Je m'excuse de ne pas avoir l'exactitude d'un train mais, pour un parlementaire, il est très difficile de respecter un horaire précis. (Sourires.)

M. le président. Je suis obligé de jouer au chef de gare ! (Sourires.)

M. Robert Fabre. Alors, je vais accélérer et essayer d'imiter le Capitole, monsieur le président. (Sourires.)

On a souvent parlé des cheminots, de leur dévouement, de leur travail remarquable et de leur compétence. A l'heure actuelle, ils sont inquiets parce qu'ils soupçonnent qu'ils seront en partie victimes des mesures qui vont être prises.

Déjà, on parle de substituer à certains cheminots, à des employés ayant le statut de cheminot, un personnel prélevé dans certaines entreprises privées. Il en est ainsi pour la S. C. E. T. A. — Société de contrôle et d'exploitation des transports auxiliaires.

M. le ministre des transports. C'est une filiale de la S. N. C. F. !

M. Robert Fabre. Laissez-moi terminer, monsieur le ministre. C'est une filiale de la S. N. C. F. qui emploie actuellement, pour la livraison des colis, en particulier dans la région parisienne, des chauffeurs de camion ayant le statut de cheminot. Ce personnel va être remplacé par des chauffeurs d'entreprises signataires de conventions collectives beaucoup moins favorables pour les travailleurs routiers que le statut de la S. C. E. T. A.

Je pourrais multiplier les exemples, vous dire qu'on veut remplacer un certain nombre de cheminots travaillant dans les triages par du personnel issu d'entreprises privées et qu'une grande émotion règne dans les syndicats.

On s'émeut aussi des économies à rebours entraînées par certaines mesures — il s'agit d'un projet et peut-être me démentirez-vous, monsieur le ministre — qui se traduiraient par la construction d'un building dans la région parisienne pour abriter de nouveaux services de la S. N. C. F.

M. Jeannil Dumortier. Au pont Cardinet.

M. Henri Lavielle. C'est ainsi qu'on réalisera des économies !

M. Robert Fabre. Sans doute m'apporterez-vous des précisions sur ce point, monsieur le ministre.

Ce malthusianisme qu'on veut imposer à la S. N. C. F. en réduisant le nombre des lignes, des gares, des cheminots va tout à fait à l'encontre de ce qu'une entreprise industrielle privée normale pourrait souhaiter pour son expansion.

Or on veut favoriser l'expansion ! Le ministre du développement industriel et scientifique encourage par des primes la création d'emplois. Si l'on veut favoriser l'expansion de la S. N. C. F. et la considérer comme une entreprise privée, pourquoi commencer par diminuer le nombre des emplois ?

Il importe d'étudier de nouveau le problème.

Ne considérez pas, monsieur le ministre, que la suppression de lignes essentielles peut se faire d'un cœur léger. L'aménagement du territoire, c'est la lutte contre le déséquilibre du niveau de vie dans des régions différentes. N'aggravez pas, par un processus qui serait irréversible, l'enclavement, donc l'asphyxie, de certaines régions.

Je souhaite que la réforme de la S. N. C. F. ne sonne pas le glas de ce grand oublié que semble être l'aménagement du territoire.

Hier, on parlait pour le Plan d'une « ardente obligation » pour le Gouvernement et pour la nation. Qu'au nom d'un libéralisme économique excessif, on ne détruise pas la planification, donnant ainsi naissance à de nouvelles injustices sociales ! (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. le président. Je renouvelle l'appel que j'ai lancé deux fois déjà.

Il est indispensable, mes chers collègues, que vous m'aidiez à respecter l'horaire, sinon le débat s'achèvera beaucoup trop tard.

La parole est à M. Charié.

M. Pierre Charié. Monsieur le ministre, tout ayant été dit dans ce long débat, mon intervention reste justifiée à la fois par le souci d'apporter à la nécessaire réforme de la S. N. C. F. ma modeste contribution et par la situation géographique de mon département.

Le Loiret a son centre à moins de 90 kilomètres de Paris, ce qui le place pratiquement dans la grande banlieue de la capitale.

Je suis d'accord sur la nécessité impérieuse de supprimer le déficit et, par conséquent, de faire des économies. Mais est-ce bien les modifications actuellement projetées par les services de la S. N. C. F. qui permettront de diminuer ce déficit ?

Il importe avant tout de voir si une utilisation rationnelle ne rendrait pas rentables certaines lignes secondaires.

Actuellement, les méthodes de remplacement, aussi bien pour le service voyageurs que pour les marchandises, ne sont pas toujours de nature à entraîner les économies que vous recherchez.

Il est fâcheux qu'on n'ait pas songé plus tôt à intensifier la fabrication d'autorails confortables et rapides.

Le Loiret possède la plus grande forêt de France, celle d'Orléans. Actuellement, à l'initiative de son conseil général, un très grand effort de mise en valeur par l'aménagement de ses nombreux étangs, de ses sites touristiques, de ses chasses, est entrepris et ne manquera pas de faire converger de nombreux Parisiens vers ce département, encore que les routes trop étroites soient déjà saturées.

Il serait donc nécessaire que les autorails existants soient plus confortables, que leurs arrêts soient moins longs. Alors, ils seraient davantage empruntés et nombre d'automobilistes n'utiliseraient plus leurs véhicules en raison des difficultés de circulation et de stationnement dans Paris et sa banlieue.

M. Chamant, votre prédécesseur, monsieur le ministre, avait promis à une délégation d'élus qu'il avait reçu dans son cabinet — et c'est à la fois indispensable et urgent — de ne pas supprimer d'un seul trait de plume des moyens de communication

avec des villes en pleine expansion, mais d'étudier une utilisation plus rationnelle et plus rapide de ces voies ferroviaires qui, dans quelques années, seront devenues des lignes de banlieue de la capitale. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. le président. Je vous remercie, monsieur Charié, d'être resté en deçà de votre temps de parole.

La parole est à M. Max Lejeune. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. Max Lejeune. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, j'ai voté en 1937 le projet de loi portant création de la Société nationale des chemins de fer français.

A cette époque, j'étudiais déjà les plans de coordination du rail et de la route. Aujourd'hui, en raison des progrès considérables enregistrés dans le domaine des transports routiers, cette coordination s'avère encore plus nécessaire.

La concurrence a provoqué la désertion de certaines lignes, qui sont condamnées. Or le Gouvernement envisage d'emblée, dans sa réforme de la S. N. C. F., de fermer d'ici à 1972, 10.000 kilomètres de lignes au trafic voyageurs, alors qu'il y a un an on parlait seulement d'en fermer 5.000. Le Gouvernement justifie une telle mesure par un souci de rentabilité et par la nécessité de diminuer le déficit de la S. N. C. F.

Hier, de nombreux collègues, notamment MM. Dumortier, Sudreau et Royer, ont analysé les causes de ce déficit et indiqué les moyens de le résorber. Administrer et exploiter différemment les réseaux, accepter de nouveaux horaires et des modalités modernes d'emploi, sortir de la routine, tout cela permettrait de le résorber avec le concours des ingénieurs de districts, des cheminots, des élus locaux et des représentants des chambres de commerce.

Si on comprend la nécessité de diminuer la durée des trajets sur les grandes lignes, on est quelquefois stupéfait devant le crédit accordé à certaines idées. Dans le même temps où l'on va d'Amiens à Paris en une heure, on parle d'un projet de ligne directe Paris—Lille empruntant le parcours de l'auto-route du Nord ! Comme il y a quelques mois on commentait abondamment un projet de desserte nouvelle de Paris à Lyon en évitant Dijon !

Vuec de l'esprit, me direz-vous, monsieur le ministre, études théoriques ! Nous répondons que, dans notre actuelle impécuniosité, il vaudrait mieux appliquer le savoir-faire des techniciens à améliorer et à sortir de la routine l'exploitation des lignes existantes, d'autant que le réseau routier est notoirement insuffisant pour accueillir les transports de remplacement. Il faudrait garantir le trafic de toutes ces lignes affluentes qui assurent celui des lignes principales. Prenez-y garde ! A trop couper les branches, on peut tuer un arbre.

Depuis plusieurs années, à propos des études sur l'aménagement du territoire, au sein des commissions de développement régional, des conseils généraux et municipaux, des syndicats à vocation multiple et dans de nombreuses réunions de travail, on nous demande d'étudier des projets de structuration et d'équipement pour l'an 2.000, à partir des infrastructures existantes.

On détourne, notre curiosité de l'exécution ralentie du V^e Plan et de la préparation du VI^e Plan encore dans les limbes pour nous jeter dans cette prospective fantasmagorique d'aménagements souvent futuristes du territoire.

Or pour notre région de Picardie maritime, que voulons-nous dans le domaine des transports ferroviaires ? On nous avait promis, il y a quelques années, l'électrification de la ligne d'Amiens à Boulogne et Calais avec, à son terme, le tunnel sous la Manche. L'électrification a été abandonnée par les techniciens. On ne parle plus maintenant de la modernisation de cette artère à caractère international où le matériel utilisé est par trop souvent vétuste.

Nous avons appelé l'attention des pouvoirs publics sur l'insuffisance du réseau routier dans la partie Sud de l'arrondissement d'Abbeville. La ligne d'Abbeville à Eu, aujourd'hui menacée, traverse une région, le Vimeu, qui, avec ses 8.500 ouvriers, est le second ensemble industriel du département de la Somme, région produisant 80 p. 100 de la serrurerie et 60 p. 100 de l'équipement sanitaire français malgré un sous-équipement notoire en moyens de transport.

Le transport de la main-d'œuvre ouvrière et de la population scolaire ne peut aujourd'hui être mis en cause brutalement alors que l'activité balnéaire et de week-end impliquerait le rétablissement prévu du trafic ferroviaire.

Monsieur le ministre, quand on n'est pas riche, on essaie d'utiliser à plein les moyens que l'on a à sa disposition, on repense l'ensemble de la gestion ; on économise sur certains postes, mais à tous les échelons et l'on met le panache dans sa poche, avec la préoccupation essentielle de garantir ce qui est vital. L'aménagement bien compris du territoire implique au départ, actuellement, cette disposition d'esprit. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

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

M. Henri Védrières. Monsieur le ministre, en écoutant votre déclaration, j'avais le sentiment que vous preniez exactement le contre-pied de ce qu'avait voulu le législateur de 1937 en créant la Société nationale des chemins de fer français.

Le Front populaire victorieux avait voulu doter le pays d'un grand service public, unifié, centralisé et moderne. La Libération avait repris et complété cette tâche.

Depuis dix ans, vous vous acharnez à détruire ce remarquable instrument dont le pays est doté.

Avec la liberté des tarifs, la décentralisation et même, avez-vous dit, la régionalisation de la gestion S.N.C.F., il est clair que vous allez accentuer le système des tarifs discriminatoires, préférentiels et profitables aux trusts, système qui constitue cependant la source essentielle du déficit.

Dans le même temps, vous allez aggraver les effets néfastes de la déperçquation des tarifs sur l'économie de nombreuses régions.

La liberté des tarifs entraînera l'augmentation sans fin des prix pour les voyageurs. Sur le plan humain, comme sur le plan régional, ce sont les plus pauvres et les plus déshérités qui paieront le plus.

Votre programme de transfert des charges et du déficit budgétaire général qui évite de faire payer normalement les usagers importants, la suppression de 10.000 kilomètres de lignes que vous baptisez « secondaires », bien souvent pour les besoins de la cause, et qui ne constituent qu'une cause mineure du déficit ; votre volonté affirmée de jeter sur la route annuellement 800 millions de voyageurs-kilomètre, soit un cinquième des effectifs transportés, font apparaître clairement votre objectif essentiel : faire du chemin de fer un instrument de transport des marchandises aux moindres frais pour les capitalistes, quelles qu'en soient les conséquences pour la population, pour les collectivités locales et pour la nation.

Votre conception est à l'opposé de la notion même de service public national. Il fut un temps où la S.N.C.F. avait lancé le slogan : « Où le train passe, la vie reprend ». On peut dire aujourd'hui qu'avec le chemin de fer c'est la vie qui s'en va.

Ce n'est pas par hasard que le département de la Lozère voit fermer ses lignes de chemins de fer en même temps que la dernière usine qu'il comptait, une usine de huit cents ouvriers à Saint-Chély-d'Apcher.

M. le ministre des transports. Pour l'instant, aucune ligne de chemin de fer n'est fermée en Lozère.

M. Henri Védrières. Il n'en est peut-être pas qui sont fermées, mais il y a menace de fermetures en Lozère comme ailleurs. C'est pourquoi des comités de défense surgissent partout.

Ce n'est pas par hasard, qu'après avoir fermé les hauts-fourneaux, les aciéries et les constructions mécaniques lourdes de la ville de Montluçon, on envisage de couper cette ville de ses relations ferroviaires avec Châteauroux, avec Pionsat, avec Ussel et le Mont-Dore, avec Felletin et Aubusson, la capitale de la tapisserie, dans la Creuse, avec Clermont-Ferrand, par Volvic et, ce qui est plus aberrant encore, avec Moulins, chef-lieu du département.

La ville de Commentry se voit en même temps transformée en cul-de-sac.

Votre plan de démantèlement de la S.N.C.F. suit avec fidélité les courbes de la concentration monopoliste ! Et vous faites implicitement l'aveu que l'industrialisation des régions lourdement frappées par l'exode rural ne vous intéresse pas. En effet, sans chemin de fer, pas d'industrialisation véritable.

En supprimant 10.000 kilomètres de lignes, vous allez à l'opposé d'une véritable politique d'aménagement du territoire. Il est évident que l'industrialisation se concentrera autour des grands axes ferroviaires. Vous allez donc accentuer le déséquilibre, non seulement entre les régions, mais à l'intérieur même des régions.

Dans la seule région d'Auvergne, pour quatre départements, il est question de fermer 837 kilomètres de voies ferrées ; si j'étais démenti sur ce point, j'en serais heureux. Vous voulez isoler plus encore le bassin industriel et minier de Montluçon-Commentry-Saint-Eloy de la métropole régionale de Clermont-Ferrand. Il en sera de même pour Le Puy et Aurillac, coupés d'autre part de leurs liaisons avec le Sud.

A-t-on vraiment l'incroyable intention de fermer la ligne électrifiée de Neussargues à Saint-Flour, Séverac-le-Château, Millau et Béziers ? Mende serait ainsi coupée de ses liaisons Nord-Sud, tandis que la fermeture du tronçon de ligne entre La Bastide-Saint-Laurent et Le Monastier coupe la ligne transverse Lyon—Rodez—Toulouse.

Avec les suppressions intervenues, ou en cours, dans le Limousin, la Corrèze, l'Ardèche et le Vivarais, voulez-vous, monsieur le ministre, transformer le Massif central en désert ?

Jusqu'à maintenant, les protestations de la population ont fait différer la fermeture de la ligne La Bastide-Le Monastier. Mais on a trouvé une astuce. Les horaires ont été modifiés de telle sorte qu'il n'y a plus la correspondance avec le Paris—Clermont-Ferrand—Nîmes. Naturellement, le nombre des voyageurs diminue et on s'en servira comme prétexte pour relancer le projet de fermeture.

Le comité de défense de la Ligne Laon—Liart, dans l'Aisne, dénonce un sabotage identique de cette voie ferrée par la suppression des correspondances entre ces deux localités.

J'ai ici tout un dossier concernant les lignes Douai—Cambrai, Chartres—Niort, les lignes de la région de Sarreguemines, celles de Bréauté—Bolbec—Écamps et beaucoup d'autres en Seine-Maritime, la ligne Lannemezan—Arreau, dans les Hautes-Pyrénées, diverses lignes dans les Alpes, d'autres concernant les liaisons Toulon—Hyères et Dax—Mont-de-Marsan que vous avez dû rétablir.

Tous ces dossiers montrent à la fois l'inconsistance des raisons invoquées et l'inquiétude, l'indignation des populations dans l'ensemble du pays.

La fermeture de ces lignes est un non-sens à d'autres points de vue. Il s'agit d'installations pour l'essentiel amorties qui pourraient être modernisées sans frais excessifs, alors que les moyens de remplacement nécessiteront des investissements coûteux en infrastructures de toutes sortes.

Vous nous parlez d'améliorer le réseau routier. Croyez-vous nous faire oublier avec des mots l'état insuffisant et lamentable de nos routes, y compris les routes nationales ?

Dans un rapport pour la présentation du VI^e Plan, le préfet régional estime nécessaire, pour « désenclaver l'Auvergne », d'investir en plusieurs tranches 750 millions de francs dans le réseau routier, alors que le V^e Plan n'en a donné que 97. Encore cela ne résoudra-t-il pas le problème de la grande transversale Est-Ouest promise pour l'horizon futuriste de 1985.

Soyons sérieux, monsieur le ministre. Ces projets sont destinés à un avenir lointain, mais même dans cet avenir la route ne saurait remplacer le rail ainsi qu'on l'a démontré pertinemment avant moi. Rail et route doivent être complémentaires et non concurrents ainsi que nous le proposons et comme l'a montré notre camarade Cermolacce. Ces deux moyens de transport doivent être considérés comme de grands services publics nationaux et non comme une source de profits pour les grands intérêts privés.

Certes, une fermeture peut s'avérer nécessaire dans certains cas. Mais c'est aux usagers d'en décider, aux communes, aux départements, aux populations intéressées, et il est inadmissible qu'on leur demande de les prendre en charge.

Sur un autre plan, peut-on comparer l'inconfort d'un autocar, son insécurité, surtout en hiver, l'allongement inévitable et l'irrégularité de ses horaires, avec le confort, la sécurité, la rapidité et la régularité d'un chemin de fer moderne ?

Monsieur le ministre, et messieurs de la majorité, je lis dans un journal les propos suivants, déjà rappelés par mon ami Pierre Villon dans une question écrite : « Pour prendre un exemple, nous qui connaissons notre région, qui avons constaté que plusieurs mois par an une tempête de neige peut brusquement interrompre toutes communications routières, nous savons que la suppression du chemin de fer, même si elle peut paraître justifiée par des considérations uniquement financières, signifie isolement et déclin pour un grand nombre de nos villages ».

C'était, mesdames, messieurs, extrait de *France-Régions* du mois d'avril 1969, un article de M. Pompidou, député du Cantal.

Nous qui n'avons pas deux langages, un avant les élections et un après, un ici et un autre devant les électeurs, nous demandons, monsieur le ministre, que ces promesses soient tenues.

Nous savons bien qu'elles le seront seulement dans la mesure où l'action unie s'organiserait partout pour défendre, en même temps que l'intérêt de la S. N. C. F. et des cheminots, l'intérêt des usagers, l'intérêt national et la vie de régions entières de notre pays, en attendant qu'un régime démocratique et une gestion démocratique des transports donnent à tous une sécurité et une garantie d'avenir, qu'on ne saurait espérer de votre Gouvernement. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.)

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

M. Jean-Claude Fortuit. Monsieur le ministre, mes chers collègues, nous devons nous féliciter de constater que la continuité de l'action menée par la V^e République se traduit aujourd'hui par une réforme très importante. En effet, la réforme de la S. N. C. F. engage, à elle seule, la mise en œuvre d'une nouvelle politique des transports qui est aussi l'expression d'une politique nouvelle.

Il s'agit, en effet, d'intégrer notre politique des transports dans une politique économique et financière d'ensemble. Et, puisque nous nous sommes fixé l'objectif de l'accélération du progrès, chacun sait que cela signifie, en tout premier

lieu, la suppression des contraintes et la libération des forces productives dont la coexistence caractérise trop souvent, dans son inertie même, notre système économique. A ce titre, la réforme de la S. N. C. F. apparaît comme une réforme capitale, courageuse et, à bien des égards, exemplaire.

M. Henri Fievez. Et anti-sociale !

M. Jean-Claude Fortuit. Tenir compte des complémentarités naturelles et du potentiel disponible, mais aussi de l'évolution des modes de vie pour développer une forme de coopération qui soit l'expression même de l'intérêt général, n'est-ce pas là une politique à la mesure des besoins et des aspirations qui s'expriment aujourd'hui ?

N'est-ce pas, en outre, la seule politique qui soit à la mesure des problèmes que pose au pays la situation actuelle de notre grande société nationale ?

De moins en moins sollicitée par les utilisateurs, de moins en moins recherchée par ceux qui s'engagent dans les carrières techniques, la S. N. C. F. est malheureusement de plus en plus coûteuse. Tandis que son trafic voyageurs est partout stagnant, sauf pour ce qui concerne la banlieue, son trafic marchandises semble avoir atteint un palier.

Bien que les chemins de fer, en France, assurent un pourcentage de trafic nettement supérieur à celui qu'ils acheminent dans les autres pays d'Europe, on note une désaffection sensible à l'égard du rail, alors que les chemins de fer sont le seul mode de transport dont les prix de revient de l'unité transportée croissent régulièrement depuis cinq ans.

Et pourtant la S. N. C. F. occupe l'une des premières places en Europe pour les principaux indices de productivité technique. Forte de ses 320.000 agents, disposant d'un patrimoine inestimable, la S. N. C. F. offre, comme le souligne le rapport du groupe de travail des entreprises publiques. « l'image d'une entreprise puissante, techniquement dynamique et susceptible de s'adapter progressivement aux conditions du marché ».

C'était un paradoxe. Il était donc souhaitable de procéder à une révision d'ensemble des relations entre l'Etat et la S. N. C. F. puisque c'est en définitive de là que vient le mal et nous vous sommes reconnaissants, monsieur le ministre, d'avoir exposé clairement vos intentions dans ce domaine.

Les entreprises nationales, et la S. N. C. F. au tout premier rang, sont en effet, pour la nation tout entière, objets de fierté et d'orgueil. Elles doivent le rester et, pour cela, devenir ou redevenir majeures.

Car ce n'est pas assez de dire que l'interventionnisme de l'Etat, son omniprésence dans la gestion et le fonctionnement des entreprises nationales, ont constitué pour celles-ci un lourd handicap. C'était aussi le plus sûr moyen de condamner à la stagnation un secteur d'une importance pourtant vitale pour le développement de notre économie.

Mais puisque nous ne voulons plus de ce régime de contraintes, de servitudes et de paralysies, il faudra savoir organiser celui du mouvement, de la coopération et du progrès.

Dans cet esprit, la liberté de gestion doit signifier que la S. N. C. F. sera libre de déterminer elle-même les conditions de son exploitation, c'est-à-dire tout à la fois les services qu'elle continuera d'exploiter et les tarifs qu'elle pratiquera.

Je ne serai ni le premier, ni — je crois — le dernier, à évoquer devant vous, monsieur le ministre, les problèmes posés par les suppressions de lignes qui, cela est acquis, ne peuvent faire plus longtemps l'objet d'une exploitation déficitaire. Au demeurant, j'ai pris la meilleure note des assurances que vous avez bien voulu donner à l'Assemblée quant aux conditions dans lesquelles il serait procédé au transfert sur route de ces lignes, notamment dans le sens de la concertation avec les collectivités locales intéressées.

C'est un vœu — et je crois qu'il est bon de le rappeler — qui avait été exprimé par M. Raffarin dans un rapport présenté au nom du Conseil économique et social sur les conditions de vie du monde rural. Ce vœu était parfaitement légitime, et je ne doute pas que votre grande expérience de maire vous ait permis de mieux comprendre sur ce point les préoccupations qui se sont exprimées.

Quant au problème des tarifs, il faut effectivement rendre à la S. N. C. F. une certaine liberté tarifaire. En effet, on ne peut considérer comme satisfaisante une situation qui permet aux transports concurrents de capter à leur profit les trafics les plus rentables, laissant aux contribuables le soin de compenser le déficit de la S. N. C. F. C'est, d'ailleurs, un des problèmes les plus sérieux et les plus importants parmi ceux qui se poseront dans le cadre de cette réforme.

Il est clair, en effet, que les tarifs de la S. N. C. F., comme ceux de tous les autres modes de transport, sont et seront de plus en plus fonction des charges d'infrastructure qui pèsent sur l'entreprise.

Vous avez bien voulu sur ce point donner à l'Assemblée les estimations chiffrées sur les sommes qui pourraient être versées à ce titre par l'Etat à la S. N. C. F. dans le cadre du prochain

budget. Et vous avez fort justement souligné que les nouvelles dispositions qui régissent la participation de l'Etat aux charges d'infrastructure s'inspirent très étroitement du principe de l'égalité de traitement entre les différents modes de transports.

Mais puis-je vous demander si cela signifie que vous envisagez de faire effectuer des calculs sérieux à ce sujet, et d'en accepter les conséquences, même si les résultats de ces calculs devaient avoir une incidence sur la taxe à l'essieu ?

Accepteriez-vous de faire examiner dans cet esprit, en liaison avec les professions, bien entendu, les problèmes qui se posent dans tous les domaines des transports terrestres au sujet de la participation aux dépenses d'infrastructure ?

Il y a là, vous le comprendrez certainement, une question d'autant plus importante qu'elle déterminera la réalité — ou l'incidence — de l'égalité des chances entre la S. N. C. F. et ses concurrents.

Faut-il ajouter cependant que l'égalité des chances ne suffira pas à assurer le redressement de la S. N. C. F. ? Il faudra aussi faire preuve de beaucoup d'imagination dans l'utilisation de ce qui existe. Et il faudra surtout faire preuve d'un esprit novateur.

C'est un autre paradoxe que la situation de la S. N. C. F., qui a le privilège de disposer du personnel le mieux formé, le plus capable, le plus ouvert aux techniques nouvelles, et qui n'a pourtant pas la meilleure réputation commerciale. Certes l'« image de marque » de la S. N. C. F. est excellente sur le plan de la réussite, voire de la prouesse technique.

Elle est malheureusement moins bonne — c'est une constatation que chacun peut faire — lorsqu'il s'agit des services qu'on peut attendre d'une grande entreprise moderne. Trop de gares ont conservé, avec l'architecture, le sens du « confort » de l'époque de Napoléon III.

M. le ministre des transports. Si vous voyiez la gare de Metz !

M. Jean-Claude Fortuit. Ce domaine est resté à l'écart de la politique d'investissement menée depuis la fin de la deuxième guerre mondiale.

Or l'usager est de plus en plus sensible à l'accueil qui lui est réservé. Il est sensible aussi aux services dont il peut bénéficier dans les gares, et il ne suffit pas, à cet égard, d'améliorer l'accueil des voyageurs sur quelques grands trains.

Je vous invite, monsieur le ministre, à venir un jour à la gare de Lyon, à une heure de pointe, prendre un train à destination d'une ville de la banlieue Sud. A ce moment-là, vous toucherez du doigt le problème.

M. le ministre des transports. On m'en a parlé ce matin à Radio-Luxembourg, par téléphone.

M. Jean-Claude Fortuit. C'est une excellente idée.

Quant à l'avenir — si nous pouvons en parler maintenant — si vous n'y prenez garde, le risque sera grand de voir notre pays franchir, sans s'en apercevoir, les différentes étapes qui ont conduit certaines grandes compagnies étrangères devant des difficultés d'un autre ordre que celles que nous connaissons aujourd'hui.

Nous devons avoir sans cesse présent à la mémoire l'exemple de la situation d'une compagnie américaine qui figure pourtant parmi les mieux gérées : la *Southern Pacific Railways*.

Cette compagnie effectue actuellement plus de 97 p. 100 de son chiffre d'affaires dans le transport de marchandises. Son trafic voyageurs, lui, diminue de façon constante devant la concurrence de l'autocar et de l'avion. Et l'on admet généralement, aux Etats-Unis, que le trafic voyageurs ne peut avoir d'avenir que sur de moyennes distances, entre 100 et 700 kilomètres, et dans la mesure où serait obtenu un accroissement sensible des vitesses.

Il y a là une indication qui ne peut, bien entendu, être transposée dans notre pays sans de sérieux correctifs tenant aux différences d'environnement, mais qui doit néanmoins rester présente à notre esprit. Il n'est pas sans intérêt de noter, au surplus, que la coordination des transports se traduit aux Etats-Unis par une égalité de traitement plus marquée qu'en France entre le rail et ses concurrents.

La réforme de la S. N. C. F. ne doit donc pas être considérée comme une chose acquise, mais comme une longue entreprise ayant pour but de mettre au diapason de l'économie moderne notre grande société nationale.

Je souhaite, pour ma part, que l'ampleur des problèmes qui doivent être réglés aujourd'hui permette de mieux mesurer la dimension de ceux qui se posent déjà.

Je souhaite aussi que les chemins de fer français accomplissent leur modernisation en tirant le plus grand parti de l'avance que la technologie leur donne dans bien des domaines, et notamment dans celui des nouveaux modes de transports à grande vitesse.

Je souhaite enfin que la S. N. C. F. conserve l'« image de marque » d'une grande entreprise contribuant de toute son âme, de toutes ses capacités et de toute son énergie au progrès économique et social du pays.

Vous rendrez alors aux cheminots la fierté de servir une grande entreprise nationale. (*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 Mme Thome-Patenôtre.

Mme Jacqueline Thome-Patenôtre. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, on a trop souvent appelé l'attention du public sur un seul aspect du déficit des chemins de fer, dont la plus grande part serait due aux facilités accordées à certaines catégories de voyageurs.

Mais ce n'est là qu'un des aspects du problème, et il est bon de rappeler que le transport des voyageurs ne représente qu'une partie des activités de la S. N. C. F. En effet, le trafic marchandises participe pour 77 à 95 p. 100, selon les années, au déficit d'exploitation. Par ailleurs, la productivité de la S. N. C. F. a augmenté plus vite au cours des dix dernières années que la productivité moyenne de l'économie française. Elle emploie huit agents là où en Allemagne on en utilise treize et en Angleterre quatorze.

C'est donc ailleurs qu'il faut chercher les raisons des difficultés de notre entreprise nationale.

Si nous voulons que la S. N. C. F. puisse jouer un rôle efficace, il faudrait qu'elle dispose non seulement de l'autonomie de gestion mais aussi et surtout des mêmes conditions de compétitivité que les autres modes de transport.

Or, nous en sommes loin. En effet, la S. N. C. F. supporte toutes sortes de servitudes dont certaines sont nécessitées par l'intérêt général et justifiées sur le plan social, mais qui ne lui permettent pas d'accéder à la même rentabilité que d'autres secteurs.

Ainsi la S. N. C. F. est tenue d'accorder à ses principaux clients des tarifs préférentiels pour le transport de marchandises, mais ceux-ci, en revanche, lui vendent du matériel à des prix qui eux, ne sont pas préférentiels.

Est-il exact également, monsieur le ministre, que la S. N. C. F., qui n'assure presque aucun transport d'automobiles à l'intérieur du territoire avec ses propres wagons — le trafic intérieur étant assuré par les wagons appartenant à des particuliers, tels ceux de la S. T. V. A. — effectue les transports à l'étranger, notamment dans le pays de l'Est, où ses wagons subissent une longue immobilisation, préjudiciable à leur rotation et par conséquent à leur rentabilité, du fait de l'attente en douane ?

S'il en était ainsi, il faudrait admettre que, dans certains cas, l'activité rentable est assurée par du matériel privé, alors que la S. N. C. F. effectue les tâches non rentables.

Il en va de même en ce qui concerne les voyageurs. A chaque période de vacances, la S. N. C. F. transporte plusieurs millions de voyageurs. Pour cela, elle doit disposer d'un important matériel, qui reste inutilisé pendant plusieurs mois de l'année, alors qu'une entreprise d'autocars, dont la clientèle est régulière, refusera de transporter des voyageurs si le véhicule risque de revenir à vide ou en tiendra compte dans l'établissement de son prix de revient.

Si concurrence il doit y avoir, encore faut-il ne pas obliger les parties prenantes à supporter au départ un handicap. C'est ainsi que les transporteurs routiers acheminent ce qu'ils veulent, où ils veulent, alors que le chemin de fer est tenu d'effectuer tous les transports, quels qu'ils soient, en tout lieu de notre territoire. Le transport de certains résidus, telle la gadoue des grandes villes n'est pas rentable. Ces résidus doivent cependant être évacués.

Notons aussi que la S. N. C. F. paye entièrement ses dépenses d'infrastructures sur son propre budget, sauf pour la suppression ou l'aménagement de certains passages à niveau, alors que les transporteurs routiers bénéficient d'un avantage primordial, bien qu'ils payent la taxe à l'essieu, en utilisant la route dont les dépenses sont entièrement financées par l'Etat et les collectivités, donc par le contribuable.

Si, par ailleurs, la S. N. C. F. était déchargée des charges qu'on l'oblige à assumer, par le budget des différents ministères intéressés : affaires sociales, anciens combattants, etc., comme le préconise le rapport Nora, il faudrait qu'elle établisse, pour sa part, une sélection plus judicieuse dans les options d'expansion et de concurrence et évite, à l'avenir, certaines erreurs de prévision, car toute erreur d'option est préjudiciable à la fois aux usagers et au personnel de la S. N. C. F.

Et je pourrais vous citer cet exemple, monsieur le ministre : comment expliquez-vous la modernisation du centre de triage de Trappes, réalisée en 1962, pour en arriver aujourd'hui à la suppression de ses activités, reportées sur un autre triage non modernisé, celui du Mans ?

Par ailleurs, il aurait été préférable, au cours des années passées, de prévoir la saturation des réseaux de banlieue, étant donné l'augmentation démographique des régions urbaines, notamment de la région parisienne, et le développement de la construction jusqu'à 60 kilomètres et plus de Paris.

Il faudrait désormais procurer plus de rames, de trains à fréquence plus rapide et à meilleur confort, aux usagers de la banlieue qui voyagent actuellement dans des conditions déplorablement indignes d'un pays civilisé. Ils sont debout, entassés aux heures de pointe, dans l'impossibilité de se détendre quelques instants après une journée de travail, de lire un journal.

Alors que la circulation automobile devient de plus en plus difficile dans Paris et dans sa périphérie, avec tout ce que cela représente de temps perdu sur le plan familial et professionnel, notre réseau de banlieue et de grande banlieue, s'il se modernise, aura à l'avenir un très grand rôle à jouer et pourra représenter un élément essentiel du transport de voyageurs de la S. N. C. F.

Il serait regrettable et très préjudiciable à l'expansion économique du pays que, par une politique déflationniste et d'économies forcées, on oblige la S. N. C. F. à réduire les investissements nécessaires tant à l'amélioration du réseau qu'à sa modernisation — par triages automatisés, gestion électronique du trafic, etc. — à l'image de ce que l'on voit dans d'autres grands pays modernes.

Les organisations syndicales et le personnel de la S. N. C. F. sont conscients de l'évolution de ces techniques et des changements qu'elle entraîne, et nous souhaitons que la réforme en vue de planifier les divers modes de transport au service de toute la collectivité soit décidée avec leur concours.

En conclusion, il me semble possible, monsieur le ministre, de concilier et d'associer, grâce aux moyens techniques dont nous disposons, la notion de rentabilité et celle de service public. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche et sur les bancs du groupe socialiste.*)

M. le président. A la demande de M. le ministre, je vais suspendre la séance pour quelques minutes. Elle reprendra à 17 heures 22.

Un député de l'union des démocrates pour la République. Quelle précision !

M. le président. Digne des horaires de la S. N. C. F. (*Sourires.*) La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-sept heures quinze minutes, est reprise à dix-sept heures vingt-cinq minutes.)

M. le président. La séance est reprise.

La parole est à M. Stehlin. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne et sur divers autres bancs.*)

M. Paul Stehlin. Monsieur le ministre, dans l'allocation que vous avez prononcée devant le congrès de la fédération nationale des transporteurs routiers, vous avez annoncé une ère de « concurrence à armes égales entre la S. N. C. F. et les transporteurs routiers ».

C'est un aspect important du problème qui nous préoccupe dans ce débat. Cette compétition, à armes égales, toutefois, doit correspondre à l'intérêt général. Elle exige donc une égalisation complète des conditions au départ pour tous les concurrents, qu'il s'agisse des chemins de fer, des routes, des voies d'eau, des pipe-lines ou des lignes aériennes.

J'entends par égalisation une imputation équitable des charges d'infrastructure, une discipline rigoureuse dans l'observation de la réglementation routière, une harmonisation des conditions de travail et des charges sociales, l'octroi au chemin de fer d'une réelle autonomie de gestion et l'assouplissement des règles tarifaires auxquelles il est soumis.

La nécessité de cette égalisation n'est plus à établir. Elle a d'ailleurs été admise à l'échelon de la communauté européenne. Si tel est bien l'objectif du Gouvernement, il importe de l'atteindre avant de libéraliser davantage le transport routier, ce qui ne signifie nullement le blocage de ce mode de transport, bien loin de là. L'égalisation doit avoir essentiellement pour effet d'éliminer dans la répartition du trafic, des anomalies coûteuses pour la collectivité.

De toutes les activités de l'économie française, le transport est celle qui tient immobilisée la plus grande fraction du capital national — le quart en 1964 — bien que sa part dans la valeur globale de la production du pays ait à peine dépassé 3 p. 100 en 1967. Il serait donc normal que le contrôle exercé par l'Etat sur le développement des infrastructures de transport et sur leur utilisation mit fin aux gaspillages qui conduisent à une sous-utilisation du réseau ferré. Le cas flagrant est celui de l'axe Rhin-Rhône.

Mais les effectifs du personnel et les équipements en matériels sont également d'un coût élevé. Or la difficulté d'adapter globalement l'offre de transport à une demande très irrégulière, conjuguée avec l'impossibilité de stocker, entraîne, dans le domaine qui nous intéresse, un risque permanent de surcapacité, donc d'avitaillement des rames. Pour prévenir ce risque et les méfaits d'une concurrence ruineuse, un contrôle par l'Etat des capacités s'impose dans les secteurs les plus concurrentiels.

Le simple bon sens recommande un tel contrôle. Le réseau ferré est indispensable à la satisfaction des besoins vitaux en matière de service public et d'aménagement du territoire. Il assure des transports d'une rentabilité élevée : c'est le cas notamment des trains rapides pour les voyageurs, et des wagons complets d'embranchement à embranchement pour les marchandises.

Il me paraît donc essentiel, du point de vue national, d'utiliser au maximum notre équipement ferroviaire et de conférer à la S. N. C. F. la rentabilité la plus élevée possible.

Mon propos n'est pas de porter atteinte au transport routier dont j'admire le dynamisme et l'esprit d'entreprise, mais bien de défendre l'intérêt supérieur de la collectivité en suggérant de rendre les transports par route et par voie ferrée complémentaires plutôt que concurrentiels. C'est ce qu'on appelle une saine coordination.

Or, que voyons-nous ? Une société nationale, un service public soumis aux contraintes que lui impose l'Etat, concurrencé par un transport routier qui a pris un développement pratiquement sans contrôle et dont l'emploi devient véritablement anarchique.

Ce n'est pas porter atteinte à la liberté d'entreprise que de demander à l'Etat de prendre des mesures appropriées, afin qu'un service public reconnu indispensable à la vie économique du pays ne représente pas une charge insupportable pour la collectivité.

Mais il y a plus. Notre réseau routier ne se prête plus, sans dommage pour la collectivité, à l'extension d'un transport de plus en plus lourd, nombreux, encombrant et éprouvant pour l'infrastructure qu'il détériore d'autant plus rapidement qu'elle n'est pas faite pour supporter des poids aussi élevés, un transport lent par rapport aux vitesses pratiquées par les autres usagers de la route.

Que d'accidents graves, en effet, dus à cet encombrement et à cette lenteur ! Que de retards subis, surtout le matin et le soir, par les automobilistes qui se rendent à leur travail et en reviennent ! Que d'exemples d'arrêts complets de la circulation pendant des heures, causés par des poids lourds immobilisés, en panne ou accidentés, sur des voies trop étroites !

Tout cela n'est pas compté dans ce que le transport routier coûte au pays.

En matière de transport, comme dans tous les autres domaines de la vie nationale, on ne doit avoir que la politique de ses moyens. Or notre réseau routier — je le répète — en dehors même des impératifs nationaux de réduction des dépenses publiques, de coordination et de rationalisation des transports terrestres, n'est plus capable d'absorber le trafic qu'on veut lui imposer.

Ce qui est vrai des transports routiers, du moins pour les charges d'infrastructure, l'est davantage encore pour les transports par voie d'eau. C'est ainsi que les charges d'exploitation et d'entretien de la batellerie sont, dans leur quasi-totalité, assumées par la collectivité. Les utilisateurs ne supportent que 6 p. 100 environ des dépenses totales d'infrastructure. Là encore, la S. N. C. F. ne lutte pas à armes égales, et je crois que des remarques semblables peuvent s'appliquer aux pipelines.

En résumé, si nous voulons que la S. N. C. F. soit une entreprise rentable, il convient d'abord de lui donner une autonomie de gestion. Il faut ensuite assainir le marché du transport par une imputation équitable aux usagers des dépenses d'infrastructure.

Les conditions de départ ainsi posées, il est souhaitable que les pouvoirs publics donnent à la S. N. C. F. les moyens de développer ses efforts dans les quatre domaines suivants : les transports de masse assurés sur de longs parcours et dans des délais rapides ; les transports combinés rail-route, alliant la puissance du chemin de fer à la souplesse du transport par route ; les transports rapides de voyageurs, pour lutter à armes égales contre les concurrences aérienne et routière ; les transports urbains et suburbains, afin de prévenir l'asphyxie générale de la circulation qui menace nos villes et leurs abords.

Seul doit compter, en dernière analyse, l'intérêt de la collectivité. Celui-ci ne commande-t-il pas — et cela ressort du débat qui nous réunit en ce moment — d'utiliser au maximum l'équipement ferroviaire avant d'engager des dépenses nouvelles dans d'autres équipements à des fins de transport identiques ? (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne et sur divers autres bancs.)

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

M. Marc Bécam. Mesdames, messieurs, la réforme de la S. N. C. F. décidée par le Gouvernement en fonction de l'objectif qu'il s'est fixé de rechercher la rentabilité des entreprises publiques, doit être réalisée avec le souci non seulement de réduire nos charges financières mais aussi et principalement de mettre à la disposition des usagers les moyens de transport qu'ils sont en droit d'attendre. Cette réforme doit donc être entreprise dans le cadre d'un plan d'ensemble des impératifs du transport considéré sous son aspect général.

Monsieur le ministre, vous avez réaffirmé hier que la concurrence entre les différents modes de transport, et notamment entre la route et le rail, devrait s'exercer « à armes égales ». Pouvez-vous nous assurer que l'égalité des conditions de concurrence sera effectivement et activement recherchée ?

A mon tour, je rends spontanément hommage aux qualités remarquables des cheminots, à leur sens du devoir, de la ponctualité. Mais je n'aurai garde d'oublier les autres professionnels du transport. Je connais trop les efforts constants qu'ils accomplissent pour être à l'heure sur les grands marchés, chaque nuit, avec leur chargement de produits très périssables, comme les poissons et les légumes frais, pour négliger de le souligner à cette tribune. En certaines circonstances difficiles, l'approvisionnement des grandes villes repose sur leur présence constante sur nos routes.

A propos de la concurrence à armes égales, je souhaite aborder très brièvement quatre points particuliers : le contrôle de la capacité, la tarification, la fiscalité et, enfin, les services de remplacement pour les voyageurs.

Parlons d'abord du contrôle de la capacité. La limitation réglementaire de la capacité des chemins de fer est hors de question. En revanche, il est admis que l'accès au marché des transports routiers doit être soumis à certaines règles.

Mais le contingentement doit être souple, adapté à la demande. Le blocage du contingent à longue distance doit être exclu, car il pénaliserait le développement de certaines productions dont l'acheminement pourrait difficilement être transféré vers le rail. Il en serait ainsi pour le poisson, par exemple.

Si les licences de zone longue sont bloquées alors que le trafic en zone courte est libéré, on aboutit aussitôt à un déséquilibre, entre ces deux types de transport, le premier reportant son activité sur le second.

En outre, il est sommaire et injuste d'affirmer, comme on l'a fait parfois — et hier soir encore à cette tribune — que la concurrence de la route est responsable des difficultés du chemin de fer. Celles-ci ont bien d'autres causes. On peut citer : les changements intervenus dans les sources d'énergie utilisées — le charbon a été remplacé par le pétrole ; l'acheminement du pétrole par oléoducs ; l'implantation dans les ports d'usines très importantes, sidérurgiques notamment, pour bénéficier des transports maritimes ; la réduction des stocks et leur renouvellement plus fréquent ; l'accroissement du trafic des denrées périssables.

Examinons le deuxième point, la tarification. La liberté de gestion commerciale doit, bien évidemment, s'accompagner d'une plus grande liberté tarifaire. Mais tant que l'Etat versera une subvention d'équilibre, les pouvoirs publics devront contrôler les tarifs, faute de quoi nous encourons le risque de voir pratiquer des tarifs de dumping en vue de la possession de marchés sur certaines liaisons, ce qui serait préjudiciable, la concurrence n'étant alors plus régulière et le déficit ne pouvant plus être résorbé.

A l'inverse, nous devons veiller à ce que la S. N. C. F. conserve son rôle de service public, car nous craignons bien, dans les régions très éloignées des grands centres, qu'elle ne s'intéresse essentiellement aux liaisons rentables et qu'elle n'augmente ses prix sur d'autres qui le sont moins.

Ce problème appelle un effort de réflexion et d'analyse très sérieux. Les choix, en la matière, ont une grande importance. Dans l'intérêt des usagers comme dans celui de toutes les entreprises de transport, il apparaît préférable de n'assouplir que progressivement les règles tarifaires.

Sur le troisième point, celui de la fiscalité, je ne dirai que quelques mots concernant la taxe à l'essieu.

Les pouvoirs publics ont motivé l'institution de cette taxe, il y a deux ans, par le coût particulier de l'entretien des chaussées dégradées par les véhicules lourds. Ils ne me paraissent pas avoir tiré les conséquences de cette théorie économique, qui exigerait l'affectation de la totalité du produit de la taxe au réseau routier.

Toute nouvelle surtaxation serait mal venue, notamment sous la forme d'une taxe à la tonne kilométrique, telle qu'elle a été instituée outre-Rhin, malgré l'avis défavorable de la commission européenne. Je souhaite que le Gouvernement nous en donne acte.

Enfin, en ce qui concerne les services de remplacement pour les voyageurs, il convient, me semble-t-il, à l'occasion de la contraction ferroviaire, de mettre tout en œuvre pour éviter de transférer le déficit du rail sur la route.

Ainsi, chaque fois qu'il existe une liaison routière régulière sur le parcours de lignes à supprimer, il importe de rechercher un accord, d'hésiter à doubler la ligne par d'autres et de tenir compte de la diminution constante du nombre des voyageurs, par suite de la concurrence de la voiture individuelle.

Je connais, dans le département du Finistère, des cas où la coordination n'a pas été recherchée. A côté de lignes régulières privées, on a créé de nouvelles lignes qui prolongent celles

de la S. N. C. F., de sorte que le service assuré par les cars est beaucoup moins rentable que s'il n'existait qu'une seule ligne.

Sous réserve de conventions particulières strictes, fixant les conditions de desserte, d'horaires, de fréquences, de tarifs, la solution que je préconise serait la plus économique, et le problème des tarifs réduits pourrait être aisément réglé, grâce à un effort de part et d'autre.

Je conclus.

Le transport commande, certes, le développement économique des régions. Plus celles-ci sont éloignées des grands centres de consommation, plus le transport constitue un élément capital de leur développement. Celles qui attachent un prix particulier à une politique volontaire d'aménagement du territoire qui détermine leur avenir estiment essentielle, monsieur le ministre, l'action à mener dans ce domaine. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

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

M. Raymond Dronne. Très brièvement, monsieur le ministre, en mon nom personnel et au nom de plusieurs collègues de l'Ouest, notamment de mon ami M. Boudet, je formulerai quelques observations et vous poserai quelques questions à propos d'un problème particulier, celui des lignes dites secondaires.

La direction de la S. N. C. F. — on ne saurait le lui reprocher — s'est intéressée par priorité aux grandes lignes, aux très grandes lignes, et les résultats de son action, à cet égard, ont été remarquables.

Mais elle a négligé systématiquement les petites lignes secondaires — et, là, on peut et l'on doit lui en faire le reproche — à tel point qu'on peut se demander si elle n'a pas voulu, délibérément, créer les conditions de leur fermeture.

Vous connaissez le proverbe, monsieur le ministre: « Les petits ruisseaux font les grandes rivières ». Alors, ne craignez-vous pas qu'en supprimant systématiquement les petites lignes, on n'en arrive à réduire ou même à tarir une part notable du trafic sur les grandes voies ?

Quand on supprimera un train de voyageurs, le voyageur sera tenté de prendre sa voiture, non pas pour aller à la prochaine gare où passent uniquement les grandes lignes, mais pour poursuivre son voyage jusqu'à son terme.

De même, il est vraisemblable que, lorsque les marchandises seront chargées sur camions au point de départ, les camions les transporteront jusqu'à leur destination finale.

Je voudrais insister brièvement sur la décision de suppression, sur certaines lignes, du trafic des voyageurs par trains omnibus. De nombreux orateurs en ont révélé les inconvénients: difficultés de transport par temps de gel, difficulté, par mauvais temps de respecter les horaires, sécurité moins grande de la circulation sur route. Je n'y reviendrai donc pas.

Mais il est un point sur lequel je me permettrai d'insister: je veux parler des difficultés auxquelles vous vous heurtez en période de pointe.

Ces périodes de pointe, très nombreuses, revêtent une grande importance sur certaines lignes que je connais bien, lors des week-ends et pendant les vacances. Aussi certaines liaisons ferroviaires devront-elles être remplacées par quatre, cinq, six autocars, voire davantage. Où trouvera-t-on un parc d'autocars suffisant pour faire face aux besoins, dans ces périodes où les routes, en général dans un état médiocre, sont utilisées au maximum ?

Il y a là un problème de possibilités et de sécurité qu'il convient d'étudier sérieusement.

« Quelles sont les solutions ? », me demanderez-vous. Je crois que l'on peut en envisager pour le transport de voyageurs sur les petites lignes.

En ce qui concerne le matériel, une expérience a été faite, il y a déjà longtemps, à l'initiative d'une remarquable équipe de cheminots et de techniciens, à la tête de laquelle se trouvait un ingénieur de talent des Arts et métiers, M. Cantat, qui vient de mourir.

Cette équipe avait mis au point un autorail de modèle réduit, qu'on appelait le « F. N. C. », c'est-à-dire l'autorail de la fédération nationale des cheminots. C'était, en quelque sorte, un autocar sur rails, et le conducteur lui-même encaissait le prix du voyage.

Hélas ! l'extension de cette réalisation, qui aurait permis une simplification du trafic et une diminution des dépenses, a été abandonnée. Un tel projet mériterait d'être repris, en vue de son application sur les petites lignes.

L'assouplissement de certaines règles s'impose également.

La S. N. C. F. est une grande dame. Remarquable sur le plan technique, elle est entravée par l'observation de règles très strictes et par des traditions dont elle a du mal à se défaire. Il faut donc l'obliger à renoncer à celles qui se révèlent par trop contraignantes.

D'autre part, un meilleur aménagement des horaires attirerait, dans beaucoup de cas, plus de voyageurs. On pourrait citer

de multiples exemples où l'autorail d'une petite ligne arrive dans la grande gare une ou deux minutes après le départ du train de grande ligne; il en résulte que les voyageurs manquent la correspondance, et cela les décourage.

Quant aux modifications d'horaires, la S. N. C. F. n'est pas, la plupart du temps, disposée à les étudier.

Je pourrais, là encore, monsieur le ministre, citer de nombreux exemples, mais je ne veux pas établir devant vous un cahier de doléances locales. Qu'il me suffise de dire que, chaque fois que nous avons demandé certaines modifications portant sur une ou deux minutes, on nous a opposé une fin de non recevoir.

Il y a là quelque chose à corriger et je suis sûr que vous êtes disposé à le faire.

Le problème des infrastructures a déjà été évoqué à plusieurs reprises, hier, par M. Guichard en particulier.

L'infrastructure routière et l'infrastructure ferroviaire dépendent de deux départements ministériels — du vôtre pour l'infrastructure ferroviaire, du ministère de l'équipement pour l'infrastructure routière — de sorte que la coordination est souvent difficile.

Il faudrait donc, me semble-t-il, que votre ministère, conjointement avec celui de l'équipement, étudie de très près tous les problèmes de remplacement.

M. le ministre des transports. J'en suis d'accord et je le répéterai tout à l'heure.

M. Raymond Dronne. Je vous remercie, monsieur le ministre, et je conclus.

Notre équipement en lignes dites secondaires est ce qu'il est, mais il a le mérite d'exister. Le bon sens, le souci de l'économie et de l'efficacité commandent de l'utiliser au maximum.

Il est des gens qui veulent tout conserver, d'autres qui veulent tout supprimer. Comme en de nombreux domaines, la vérité est sans doute dans un moyen terme.

M. le ministre des transports. Au centre! (*Sourires.*)

M. Raymond Dronne. Personnellement, je ne m'opposerai jamais à la suppression des trains qui ne transportent personne. Mais je vous demande, monsieur le ministre, de maintenir le service voyageurs par trains omnibus sur les lignes où le nombre des voyageurs transportés est suffisant et pourrait même être plus élevé si certains horaires étaient aménagés. (*Applaudissements.*)

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

M. Pierre Sallenave. Monsieur le ministre, le débat que vous avez ouvert hier par votre déclaration nous révélerait, s'il en était besoin, les aspects multiples et très divers de la vie d'une grande société nationale, confrontée à la double exigence du service public et de l'entreprise industrielle.

Ce sont surtout les éléments de la vie interne de la S. N. C. F. qui ont été jusqu'à présent évoqués: la modernisation de son matériel et de ses installations, l'avenir de son personnel, l'équilibre financier de sa gestion. Même lorsqu'ont été abordés les problèmes soulevés par l'intervention de l'Etat ou par la concurrence des autres moyens de transport, le débat demeurerait dans le cadre strict des problèmes propres à nos chemins de fer.

Pour ma part, je me propose d'élargir quelque peu le champ de ce débat, en examinant le rôle que peut et doit jouer la S. N. C. F. dans la transformation nécessaire de notre pays, non seulement en assumant dans de meilleures conditions les tâches fondamentales qui lui incombent en permanence, mais encore en devenant l'un des facteurs de cette transformation, à la faveur d'une politique d'aménagement du territoire et de développement régional.

En effet, quand on considère que certaines régions demeurent, par suite d'obstacles géographiques ou d'un sous-développement hérité du passé, à l'écart des grands courants de l'économie nationale, et que d'autres, éloignées à la fois des sources de matières premières et des lieux de commercialisation des produits finis, subissent de ce fait un double handicap, il apparaît capital d'assurer à ces régions des liaisons plus favorables et, en premier lieu, des liaisons ferroviaires, infrastructure élémentaire de tout équipement régional.

Du transport des voyageurs, je dirai peu de chose. Le dessin en étoile des grandes lignes qui convergent vers Paris est bien l'image de la France centralisatrice. Mais il n'est pas de régionaliste sensé qui ne se réjouisse que ce dessin ait facilité les relations de plus en plus rapides avec la capitale, centre incontesté de notre vie administrative et des affaires.

La vitesse, fruit du progrès technique, après avoir permis de gagner, depuis 1950, cinq heures sur le trajet Paris—Nice et de mettre Bordeaux à quatre heures de la capitale, permettra demain aux voyageurs venant des Pyrénées d'être à Paris en moins de six heures, en attendant que le trajet Paris—Lyon puisse être effectué en deux heures.

Il faudra aussi poursuivre dans la voie de l'aménagement des horaires, avec les trains de début de matinée et de fin

de aoirée qui permettront bientôt, de presque tous les points du territoire, d'aller à Paris et d'en revenir dans la journée.

Il conviendrait, cependant, que d'autres itinéraires soient également bien traités. Les grandes transversales, même si elles ont été améliorées au cours de ces dernières années, sont encore insuffisantes; pour certaines liaisons, le passage par Paris, s'il allonge la distance, continue d'être anormalement le plus rapide.

On doit aussi envisager une meilleure desserte des centres régionaux, à l'instar de Paris.

Enfin, sur les lignes principales ou secondaires maintenues, il faut « soigner » les liaisons qui répondent à un besoin local. Ainsi, dans les Basses-Pyrénées, en proportion des distances parcourues, la commodité des horaires et la rapidité des déplacements sont plus favorables de chacune des deux premières villes du département vers Bordeaux, étape sur Paris, qu'entre elles. Il y a lieu de remédier à de telles anomalies.

C'est essentiellement le problème du transport des marchandises que je voudrais maintenant examiner de plus près.

Une politique tarifaire, en ce domaine, est l'un des instruments du développement régional; je dirai même que, sur le clavier très restreint des aides et des incitations, elle est l'une des rares touches que l'on puisse espérer utiliser.

Vous nous avez annoncé hier, monsieur le ministre, la liberté tarifaire, laquelle est indispensable à la normalisation des comptes de la S. N. C. F. Peut-on savoir à quels principes directeurs obéira cette liberté?

Aura-t-elle pour objet de résorber seulement le déficit du trafic marchandises de certains lignes, sans toucher à d'autres sources de déficit, par exemple aux lignes voyageurs de la région parisienne, dont il semble que vous n'avez pas beaucoup parlé?

Persistera-t-on dans la voie tracée par la réforme de 1962?

Le Gouvernement, qui est son tuteur, inspirera-t-il à la S. N. C. F. le souci qu'il manifeste par ailleurs de voir progresser les régions qui ont le plus besoin de ressentir les effets de la décentralisation industrielle?

La réforme du 1^{er} octobre 1962, fondée sur la relativité des coûts marginaux selon les diverses lignes, a instauré une déperéation en faisant subir aux distances réelles l'incidence d'un coefficient de pondération. C'est ainsi que l'on a donné naissance à des distances fictives, plus ou moins avantageuses, ce qui a entraîné une distinction entre « bonnes » et « mauvaises » lignes.

Cette recherche de la vérité économique, préconisée par le rapport Rueff-Armand, a un effet manifeste de dissuasion à l'égard de toute industrialisation importante, en dehors des axes favorisés.

Je sais que certains théoriciens de la S. N. C. F. en prennent légèrement leur parti, estimant qu'il n'y a pas lieu d'encourager des implantations là où, précisément, elles seraient le plus nécessaires.

Cette position est déjà regrettable, mais les conséquences vont plus loin.

En effet, les mesures prises en 1962 n'ont pas eu qu'un effet de dissuasion quant aux possibilités futures: elles ont souvent aggravé la situation des industries existantes, dès lors qu'elles étaient tant soit peu à l'écart et qu'elles travaillaient sur des matières premières pauvres et pondéreuses.

Rétablir l'équilibre financier de la S. N. C. F. est, certes, un impératif que nul ne contestera. Encore faut-il le faire, nécessairement, dans le cadre de ce postulat: la vérité des prix de revient. Celle-ci cristallise le présent et souvent le passé, tandis que l'aménagement du territoire est la volonté de redresser, pour l'avenir, les inégalités choquantes de ce passé et de ce présent.

Selon nous, il est inévitable qu'un minimum de déperéation intervienne sur deux plans: tout d'abord, sur les distances réelles, compte tenu d'une certaine dégressivité, telle que celle que l'on pratique aux Etats-Unis, par exemple, où il paraît anti-économique de pénaliser les grands itinéraires intérieurs; ensuite, sur les distances fictives dont la conception pourrait être maintenue, sauf dans les cas où, précisément, elle va à l'encontre des objectifs de décentralisation et de revitalisation, que poursuivent par ailleurs les pouvoirs publics.

La carte des lignes dont le coefficient de pondération est inférieur ou égal à 1 fait lumineusement apparaître que l'Ouest, la région pyrénéenne, le Centre et les Alpes sont cruellement désavantagés, alors qu'ils auraient tant besoin d'être aidés.

Je note au passage que certaines de ces régions, dès le début de l'électrification — clé de bien des progrès de la S. N. C. F. — ont mis leurs ressources en houille blanche au service du rail, sans compensation véritable.

Est-ce au moment des révisions déchirantes que l'on doit soulever de tels problèmes? Les solutions ne débouchent pas obligatoirement sur un accroissement de déficit car, d'une

part, le trafic dans les régions à encourager serait infime par rapport au trafic total, et, d'autre part, le jeu de la déperéation en permet l'étalement.

Outre cet effort de la S. N. C. F. et les aides spécifiques que l'Etat peut englober dans ses charges, comme il l'a déjà fait pour la Bretagne, par exemple, on peut escompter des initiatives venant des industries expéditrices, qu'il s'agisse de matières premières, de produits semi-finis ou de matériaux divers.

Des usines ne consentent-elles pas à leurs clients, en effet, la parité de port avec la filiale la plus proche, même si l'expéditeur vient de plus loin? D'autres firmes laissent le client acquitter le port dû, puis le remboursent sur facture, en débitant un prix national moyen de transport, applicable à l'ensemble de la clientèle. D'autres, enfin, généralisent la pratique du franco, même pour des produits relativement pauvres.

Tout cela n'a pu être fait qu'avec l'accord de la direction générale du commerce intérieur et des prix, et il paraît opportun de favoriser, chaque fois que c'est possible, un tel système de déperéation qui ne met en jeu ni les finances de l'Etat, ni le budget de la S. N. C. F.

Telles sont, monsieur le ministre, les questions que je tenais à soulever et les suggestions que je voulais faire.

A défaut d'obtenir des réponses précises sur tous ces points, je serais heureux que vous me donniez dès maintenant l'assurance qu'au moment où vous entreprenez une réforme de la S. N. C. F., les exigences de l'aménagement du territoire et du développement régional ne sont pas absentes de vos préoccupations. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. Lavielle. (Applaudissements.)

M. Henri Lavielle. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, à l'occasion de ce débat, il est bon, me semble-t-il, de faire un rapide retour en arrière pour évoquer le rapport particulier à la S. N. C. F. annexé au V^e Plan.

Ce rapport donnait à cette administration des directives très précises se traduisant en clair par l'adaptation des tarifs aux coûts et par une tendance très marquée vers une dénationalisation désengageant la S. N. C. F. de son rôle de service public. L'ensemble des mesures préconisées devait permettre de réduire le déficit chronique d'exploitation atteignant, au début du V^e Plan, 1.600 millions, déficit qui n'a cessé d'augmenter d'année en année pour atteindre, en 1969, 2.270 millions de francs.

Ces mesures sont de deux ordres: d'abord le transfert au secteur privé d'une partie des activités de la S. N. C. F. et ensuite une modification des structures des trafics voyageurs et marchandises, certains de ceux-ci devant être traités par des moyens routiers.

C'est dans le cadre de ces options du V^e Plan que la S. N. C. F. a été très fermement invitée à procéder à des études et à prendre des mesures d'assainissement.

Voici quelles sont les premières conclusions.

Le déficit qu'elle accuse tient, d'une part, à ses charges d'infrastructure et, d'autre part, au prix de revient hors de proportion avec les prix facturés.

Pour être plus complet, il faut ajouter que ce déficit a une troisième cause: l'insuffisance de recettes provoquée par des tarifs anormalement bas consentis aux grosses sociétés capitalistes pour leurs transports par wagons et trains complets, par le biais des conventions tarifaires accordées en particulier aux magasins et sociétés à succursales multiples, tarifs mettant ces sociétés industrielles ou commerciales en position particulièrement avantageuse face aux petits industriels et commerçants payant leurs transports au prix fort.

En outre, la S. N. C. F. assure seule la construction, l'entretien et l'aménagement de ses installations. Elle a également la charge de la sécurité routière par l'obligation qui lui est faite de la construction et du gardiennage des passages à niveau.

Aucun autre moyen de transport n'est assujéti à de telles obligations et la taxe sur le fuel serait, même si elle n'était pas fiscalisée, bien insuffisante pour assurer l'entretien, la rénovation et le développement du réseau routier. Cette taxe est d'ailleurs en grande partie payée par la S. N. C. F. qui est le plus important consommateur français de ce carburant, l'ensemble de son réseau étant dieselisé, par la suppression presque totale de la traction à vapeur.

C'est donc là un problème qui impose à l'Etat une prise de responsabilité et autorise la S. N. C. F. à demander des subventions d'équilibre harmonisant les charges des divers moyens de transport.

De même, le trafic banlieue pose un problème qui se situe à l'échelon gouvernemental. Paris et sa banlieue coûtent cher, nous le savons. L'insuffisance de couverture des dépenses par les recettes nécessite là aussi une subvention d'équilibre compensant les obligations qui sont imposées à la S. N. C. F., obligations légitimes puisque sont en cause des milliers de travailleurs modestes de cette région.

Face à cette situation, quelle solution originale nous propose-t-on ? La fermeture des lignes de voyageurs omnibus. Si — nous dit-on — le transport des marchandises et des voyageurs sur les grands axes situés entre deux gares importantes est rentable, cette rentabilité se trouve détruite en raison du prix de revient des transports d'apport jusqu'à la gare tête de ligne et de distribution au-delà de la gare terminus de grande ligne.

Ces transports étaient, jusqu'à présent assurés pour les voyageurs par des trains omnibus. C'était la desserte linéaire.

A cette notion de desserte linéaire, la S. N. C. F. entend substituer la notion de desserte en surface, se caractérisant par le transport par voie ferrée entre deux grandes gares, les transports d'apport et terminaux étant assurés par des moyens routiers plus souples et plus économiques.

Ces transports doivent être assurés par des services routiers privés, affrétés par la S. N. C. F. qui déclare entendre rester maîtresse du trafic, des tarifs et des horaires, il ne s'agirait que de la substitution d'un mode de traction à un autre, et donc, en définitive, que d'une reconversion technique.

Nous serions davantage convaincus qu'il en est bien ainsi si la S. N. C. F., en application de l'article 8 de son cahier des charges, revendiquait le droit d'assurer le trafic routier par ses propres moyens de traction.

Il n'en est pas question et, en fait, on s'achemine vers la suppression pure et simple de lignes considérées comme peu rentables pour la S. N. C. F.

C'est là un abandon pur et simple, répétons-le, de la notion de service public. Et si d'autres secteurs publics procédaient à l'élimination des services peu rentables, ou même déficitaires, on remettrait en question la desserte postale de nos campagnes, ou l'électrification des communes rurales.

Quelles seront les conséquences de telles mesures ?

Elles entraînent d'abord pour l'usager, c'est-à-dire pour le citoyen de condition modeste, l'étudiant, l'ouvrier, la perte de garantie du service public assurant par tout les temps, quelles que soient les circonstances, une desserte régulière et précise. Que diront-ils demain, lorsque le car de remplacement arrivera à Dax par exemple — pour ne citer que des cas que je connais bien — avec une demi-heure ou une heure de retard, par suite des embouteillages monstres qui se produisent sur la nationale 10 depuis le mois de juillet jusqu'au mois de septembre ?

M. le ministre des transports. Les écoliers sont en vacances en juillet et en août.

M. Henri Lavielle. Sans doute, monsieur le ministre, mais alors les écoliers sont remplacés par les touristes qui visitent notre région et, croyez-moi, ils sont plus nombreux que les écoliers, heureusement pour nous, d'ailleurs !

Dans mon propre département où la suppression de trois lignes de voyageurs est envisagée, plusieurs secteurs de la vie économique seront touchés. Vous le savez, monsieur le ministre, puisque je n'ai pas été le seul à vous le dire au cours de l'audience que vous avez bien voulu nous accorder à ce sujet.

En outre des administrations locales ou départementales devront faire face à des charges nouvelles, rendues indispensables par l'entretien du réseau routier. De même elles auront demain — elles doivent s'en méfier — à assurer, par des subventions départementales, l'équilibre d'exploitation des nouvelles entreprises de transport.

En effet, la S. N. C. F. qui perd son caractère de service public, qui se désengage, ne supportera pas longtemps, à ses frais, des affrètements aussi complets que ceux qu'elle envisage aujourd'hui en remplacement des trains omnibus.

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

M. Henri Lavielle. Volontiers !

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

M. le ministre des transports. Monsieur Lavielle, vous avez eu l'amabilité de faire allusion à l'entrevue que j'ai accordée à vous-même et à plusieurs de vos collègues, députés et sénateurs, au début du mois d'août.

Puisque vous venez d'affirmer que le déficit des services d'autobus devra un jour être supporté par les collectivités locales, j'ai le regret et le devoir de vous répéter, devant l'Assemblée, ce que je vous ai déjà écrit et précisé dans mon bureau au cours de cette entrevue, afin que cela paraisse au *Journal officiel* : cette affirmation est contraire à la vérité.

M. Henri Lavielle. Monsieur le ministre, s'il n'est pas envisagé aujourd'hui de faire participer les collectivités à des dépenses d'infrastructure routière, ou à la couverture de déficits d'exploitation, je souhaite qu'il en soit toujours ainsi et que votre déclaration constitue de votre part un engagement pour l'avenir.

M. le ministre des transports. Ne vous affligez pas avant d'être battu !

M. Henri Lavielle. Je ne m'afflige pas, mais j'espère que cet engagement sera tenu.

Dans le département des Landes, notamment, la ligne Dax-Mont-de-Marsan doit être supprimée. Cette suppression aura des conséquences graves sur l'économie d'une des régions les plus actives : sur le tourisme, d'abord, dont nous avons tant besoin, sur l'emploi, qui pose déjà de très sérieux problèmes chez nous, et même sur l'aménagement du territoire, car la préfecture des Landes ne sera plus reliée par fer à la sous-préfecture et il n'y aura plus de liaisons rapides avec les deux grandes villes de la région, Bordeaux et Bayonne, ni avec Paris.

Croyez, monsieur le ministre, que ce ne sont pas là des vues de l'esprit, mais de bien peu agréables certitudes pour nous qui savons bien où et comment on veut nous conduire.

Le désengagement total de la S. N. C. F. qu'il s'agisse de tarifs, de garanties contractuelles, de régularité, pour les parcours d'apport et terminaux, de voyageurs et de marchandises est une réalité malheureusement prochaine.

Le véritable but de la S. N. C. F. est moins de limiter un déficit d'exploitation, que les mesures annoncées ne diminueraient que très modestement, que de donner à l'organisation des transports une nouvelle structure, le chemin de fer concernant simplement les transports axiaux à moyenne et longue distance, l'ensemble des autres trafics étant abandonnés au profit du secteur privé.

Cette politique va à contre-courant des intérêts généraux. Elle détruit la notion de service public et l'indispensable péréquation des prix de transport, garantie de la survie des économies régionales. Elle accélère l'abandon des campagnes, rend vains les efforts d'équipement rural. Elle conduit à une civilisation et à un mode de vie que le Français ne souhaite pas.

Des décisions importantes doivent être prises qui engageront pour de longues années l'orientation de la politique des transports.

Monsieur le ministre, nous souhaitons que les suggestions qui vous seront présentées par les organismes syndicaux professionnels recueillent auprès de vous un écho favorable. Mais d'ores et déjà, soyez persuadé que, pour notre part, nous sommes décidés à nous opposer énergiquement à tout démantèlement de l'entreprise nationale. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

M. Albert Catalifaud. J'ai eu l'honneur de vous poser, monsieur le ministre, comme je l'avais fait à votre prédécesseur, une question orale avec débat afin de connaître votre sentiment et vos prévisions en ce qui concerne une véritable et efficace coordination des transports et de leurs investissements.

Vous voudrez bien m'excuser de l'insistance que je mets à demander la solution de ce problème.

Je l'ai évoqué dans toutes les discussions du budget depuis 1959 jusqu'en 1967, comme rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, devant vos prédécesseurs, sans succès d'ailleurs et je crains de ne pas en avoir davantage aujourd'hui.

En effet, les réformes que vous nous avez présentées ne répondent qu'en partie au principe fondamental posé par la loi du 5 juillet 1949, selon lequel la confrontation des techniques de transport doit s'opérer de manière telle qu'elle aboutisse à une répartition des trafics conforme à l'intérêt de la collectivité.

M. Jeannil Dumortier. Très bien !

M. le ministre des transports. C'est ce que nous faisons !

M. Albert Catalifaud. D'autre part, il restera au budget de votre ministère des lignes que des esprits malveillants ou mal informés continueront à appeler « déficit de la S. N. C. F. » alors que nous savons que pratiquement l'équilibre est presque réalisé.

Mais je veux revenir à votre déclaration et aux modifications qui, semble-t-il, y feront suite.

Certes, je ne vous ferai pas une querelle d'auteur, monsieur le ministre ; mais s'il vous arrivait de lire les avis de la commission de la production et des échanges que j'ai eu l'honneur de présenter sur le budget des transports terrestres jusqu'en 1966, vous constateriez que j'ai exprimé beaucoup d'idées que vous-même avez exposées à cette tribune. Vous ne m'en voudrez donc pas si, au cours de mon exposé, je me réfère à mes rapports qui ont une certaine antériorité sur ce problème.

M. le ministre des transports. Alors vous devriez être très satisfait !

M. Albert Catalifaud. Je suis très heureux, déjà, de ce premier débat.

Mais j'espère qu'il n'est que le prélude d'un débat plus large sur l'ensemble de la coordination des transports.

Cependant, je suis de plus en plus convaincu que les rapports des commissions sont trop peu lus. Dans le système actuel, ils n'ont qu'une portée morale alors qu'ils devraient influencer la politique et les décisions du Gouvernement.

J'avais constaté qu'en 1961 l'équilibre de la S. N. C. F. avait été pratiquement obtenu, mais qu'il ne pouvait qu'être précaire, ainsi que je l'ai rappelé — soyons précis — dans mon avis n° 1594 du 5 octobre 1965, page 26, et n° 2053 du 4 octobre 1966, page 29.

Les efforts de réorganisation interne de la S. N. C. F. entrepris et soutenus depuis 1949 portaient leurs fruits, mais les salaires des cheminots étaient restés à peu près constants alors que le trafic était croissant. Que les salaires viennent à augmenter sensiblement ou que le trafic baisse, l'équilibre devient difficile à maintenir. *A fortiori*, que les salaires augmentent et que simultanément le trafic baisse, comme au cours de ces deux dernières années, et c'est le déficit alarmant. Pourtant — je l'ai dit maintes fois — les dirigeants de la S. N. C. F., l'ensemble des cheminots n'en sont pas responsables.

Or cette situation, même après la réforme que vous proposez, peut se retrouver car la S. N. C. F. ne s'adapte pas suffisamment aux mouvements du marché. J'entends bien que ce que vous proposez n'est pas inutile. C'est si vrai que si vous lisez l'avis que j'ai rédigé sur le budget de 1965, vous verriez que, à la suite des explications données pour chaque article de la convention visée dans le budget, je tentais — bien timidement, je l'avoue, pour ne pas effaroucher les services de votre ministère — de présenter des suggestions allant dans le même sens que vos propositions.

Cependant, nous avons perdu quatre années. Mais que vaut l'avis d'un modeste député pour un omniscient technocrate ! Pour ma part, je dirai qu'il vaut les quelques milliards que l'économie du pays a perdus.

En accomplissant, chaque année, avec intérêt, je dirai même avec passion, ma tâche de rapporteur, j'ai aussi constaté que la S. N. C. F. ne peut à la fois assurer le service public, subir la concurrence et avoir un budget en équilibre.

Satisfaire à deux de ces conditions paraît possible, non à trois. De votre exposé on peut conclure que vous avez choisi les deux termes : maintien de la concurrence et budget en équilibre. Disparaît la notion de service public qui pourrait faire l'objet de commandes de l'Etat ou des collectivités.

Bien que très attaché à la notion de service public, je ne veux pas polémiquer sur cette question. J'ai d'ailleurs dit à maintes reprises que le service public devait être payé. Mais je me permets d'appeler votre attention, monsieur le ministre, sur deux points.

D'une part, en France, des régions sont prospères et d'autres le sont moins. Or la solidarité nationale qui se concrétisait par la péréquation des tarifs afin d'assurer la desserte des endroits déshérités, ne jouera plus. Il y aura donc un nombre toujours plus grand de déracinés qui viendront dans les grandes villes, notamment dans la région parisienne. Or un Parisien coûte plus cher à l'Etat qu'un campagnard, et il coûte de plus en plus cher dans tous les secteurs de l'économie.

Où sera donc le gain pour l'économie générale ?

D'autre part — et j'en ai parlé dans l'un de mes avis — parce que le chemin de fer est assujéti au rail, il est de loin l'instrument qui, dans les années à venir, sera le plus apte de tous les moyens de transport à utiliser les techniques que la cybernétique laisse entrevoir.

La question qui se pose est la suivante : faut-il laisser se détériorer une partie du capital que constitue notre magnifique réseau ferré ?

Enfin nous manquons de routes modernes et nous avons peu de moyens pour en construire et pour les entretenir. D'où une autre question : ne serait-il pas expédient d'utiliser à plein les moyens existants ?

Je suis ainsi conduit à vous dire, monsieur le ministre, que votre effort, très méritoire, par certains côtés, reste insuffisant. J'entends bien que vous mettez tout en œuvre pour atteindre vos objectifs. Mais j'aimerais savoir si votre collègue des finances est dans les mêmes dispositions que vous à l'égard de la S. N. C. F., notamment en ce qui concerne la libéralisation des tarifs et leur non-publication.

Je voudrais aussi être assuré que les investissements nécessaires à la reconversion — car il s'agit en fait d'une reconversion — ne seront pas marchandés.

Enfin, je voudrais être certain que la libéralisation de la S. N. C. F. sera bien une libéralisation et non le point de départ d'une série de tracasseries stratégiques qui permettraient à l'administration de reprendre tout ce qu'elle aura lâché, et même davantage.

Pardonnez-moi, monsieur le ministre, mais onze ans d'expérience m'ont rendu sceptique. Vous ne seriez d'ailleurs pas le premier des ministres bien intentionnés à faire la promesse que

les formalités administratives seront allégées, mais une promesse qui se traduit par un surcroît de contraintes et de complications.

Je le répète, même si toutes les garanties données étaient réelles, l'effort serait insuffisant. Cela découle de ce que j'ai dit, à savoir que nous possédons un réseau ferré remarquable, qui est loin d'être saturé. En revanche, si nous pouvions être fiers en 1939 de notre réseau routier, il nous faut bien convenir qu'il n'est pas aujourd'hui capable d'écouler, dans des conditions convenables, le trafic automobile.

Or, comme on ne peut pas tout faire, les crédits d'investissement sont insuffisants pour rattraper dans des délais raisonnables le retard qu'on a pris, et les crédits d'entretien ne permettent même pas le maintien de toutes les routes dans un état satisfaisant. Au contraire, on assiste à la ruine de notre réseau routier.

C'est pourquoi je maintiens que votre réforme ne peut être que le fragment d'un tout et que ce tout est la coordination des transports, y compris bien sûr la coordination des investissements.

Cette coordination, je l'ai réclamée dans chacun de mes avis. Voici, par exemple, ce que j'écrivais dans l'avis présenté sur le projet de loi de finances de 1963 :

« En tout cas, il serait intéressant pour nous tous que nous ayons, au cours de la première session de 1963, un exposé de M. le ministre sur les prix de revient de chaque transport et pour chacun des pays du Marché commun. Il y aurait là, outre l'intérêt de faire des comparaisons, la possibilité de dégager l'amorce d'une coordination qui n'a jusqu'ici été qu'effleurée. Or, c'est à notre avis par une coordination efficace et poussée que nous pourrions, dans l'intérêt général du pays, obtenir à la S. N. C. F. une situation financière équilibrée que méritent ses remarquables dirigeants ».

Voilà ce que je disais déjà en 1962.

Bien sûr, monsieur le ministre, vous pourrez m'objecter qu'il ne suffit pas d'énoncer la nécessité de la coordination pour que ce soit immédiatement chose faite. Vous pourrez même ajouter que depuis 1934 on ne fait que ça ! Je vous répondrai qu'on a trop fait de paperasserie et que le recueil des textes ne tiendrait pas dans un wagon. Coordinations tarifaires, réglementaires, fiscales, et avec des dosages différents, il y en a eu tant qu'elles se sont entre-dévorées, et la dernière est morte sans doute d'indigestion car il n'en existe plus de traces.

Sans doute un des meilleurs textes fut-il celui qui, introduit dans la loi de finances de 1956, décidait, par une action fiscale, l'égalité des charges pour la S. N. C. F., les transports publics et les transports privés, en remplacement de la taxe sur les prestations de services. Constatons ensemble avec quelle rapidité ce texte est tombé en désuétude.

Me permettez-vous alors, monsieur le ministre, de vous faire quelques suggestions ?

Je ne vous apprendrai rien en vous disant que, en tant que routier, je suis l'ami des routiers, et en souhaitant que l'intérêt du pays n'oblige pas à en arriver à des méthodes contraignantes, comme celles qui sont appliquées dans certains pays voisins.

M. le président. Je vous invite à conclure, monsieur Catalifaud.

M. Albert Catalifaud. Monsieur le président, des collègues de mon groupe m'ont accordé une partie de leur temps de parole.

M. le président. Je constate qu'il vous reste encore un certain nombre de pages à développer, ce qui vous obligera à doubler au moins le temps de parole qui vous était imparti.

M. le ministre des transports devant parler une trentaine de minutes, notre train, si j'ose employer cette image, risque de prendre un quart d'heure de retard (*Sourires*), et vous savez ce qu'il en coûte au budget de l'Assemblée quand la séance se prolonge au-delà de dix-neuf heures.

M. Albert Catalifaud. Encore un déficit, monsieur le président ! C'est un sujet dont on parle depuis deux jours.

M. le président. Je vous invite donc à abréger dans toute la mesure du possible, monsieur Catalifaud.

M. Albert Catalifaud. Je vais m'y efforcer.

Dans mon avis sur le projet de loi de finances pour 1966, j'ai évoqué les accords passés entre la S. N. C. F. et les transporteurs routiers pour l'utilisation des transports U. F. R. kangourou et des wagons surbaissés de la société S. T. E. M. A., dont le président-directeur général connaît bien le problème des transports routiers.

J'ai même suggéré que l'on verse une ristourne aux transporteurs qui utiliseraient cette technique, ristourne qui serait prélevée sur l'économie réalisée par le non-emploi de la route. Depuis lors s'est développé le système des grands containers.

Il existe donc différents moyens permettant de reverser sur les lignes ferroviaires, et ce pour les longues distances, une grande partie des transports lourds qui encombrant nos routes et obligent à des investissements de voirie trop onéreux.

J'ai déjà parlé de la question des essais effectués par l'American association of state highways officials — l'A. A. S. H. O. — et appuyés par les ingénieurs des ponts et chaussées dans la revue *Transports*.

Ainsi, à un investissement modeste sur le fer correspondrait une utilisation plus rationnelle de nos crédits routiers. En supprimant provisoirement une partie du trafic à très longue distance assuré par les poids lourds sur nos grands axes, on obtiendrait une meilleure utilisation de notre réseau routier.

Si je vous livre ces réflexions, monsieur le ministre, croyez bien que c'est à contre-cœur. Mais les crédits routiers sont tellement insuffisants que le strict entretien des chaussées ne peut même pas être assuré. Comment le ministre de l'équipement pourra-t-il dégager les crédits nécessaires — qu'il ne possède d'ailleurs pas — dans les conditions que vous nous avez indiquées ? Nous nous en entretiendrons lors de la discussion du budget de l'équipement.

Voilà, monsieur le ministre, une mesure de coordination qui mérite une étude. Employez la persuasion, je serai à votre côté car il y va de l'intérêt-économique du pays.

Je voudrais vous signaler, d'autre part, que, dans tous les bilans qu'il m'a été donné de voir, je n'ai jamais trouvé mention des conséquences pécuniaires des accidents dus à l'utilisation des moyens de transport.

La revue *Population et société* indique que, parmi les morts violentes, le rôle des accidents de la circulation entre pour beaucoup dans l'explication de la surmortalité masculine aux âges jeunes. Ainsi, en France, en 1967, les décès de personnes de quinze à trente-cinq ans se chiffrent pour la route à 3.415 hommes et 927 femmes sur, respectivement, 6.831 cas de mort violente pour les hommes et 1.834 pour les femmes, et pour toutes causes à 10.617 hommes et 4.747 femmes.

C'est dire l'importance de la ponction en capital opérée par la route. J'estime que cet élément devrait être versé au dossier, car la vie humaine, même à notre époque, conserve encore quelque valeur morale.

Ainsi, monsieur le ministre, il vous reste une grande tâche à accomplir : une véritable et efficace coordination des transports. Vous pouvez, vous, la mener à bien, mais à condition que le problème soit traité par des spécialistes de bon sens, qui aient le contact humain, qui ne déshumanisent pas tout ce qu'ils entreprennent.

J'espère que nous aurons la possibilité de nous en expliquer plus longuement lors de votre réponse à la question orale que je vous ai posée à ce sujet. Le temps qui me sera alors accordé devrait être suffisant pour traiter le problème de la coordination des transports dans son ensemble. Car la réforme et la gestion de la S. N. C. F. n'en sont qu'un des éléments, mais un élément intimement lié à une véritable coordination des transports. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. Commenay, dernier orateur inscrit.

M. Jean-Marie Commenay. Monsieur le ministre, je me bornerai à vous dire pourquoi mes amis et moi-même nous sommes acquis au principe de la recherche d'un meilleur équilibre budgétaire par les moyens que vous proposez, le premier consistant à réintroduire la S. N. C. F. dans le secteur concurrentiel, le second tendant à redéfinir plus strictement les obligations de service public laissées à la société nationale.

Nous avons tous à cœur de rendre la S. N. C. F. plus efficace, plus libre, moins soumise à des contraintes de toute nature. Mais cette remise en ordre ne doit pas remettre en cause la notion de service public attachée à l'objet même de la société, ni le statut des cheminots français, dont chacun reconnaît la compétence, le dévouement et le mérite. Celui qui fut leur chef, le président Lemaire, le soulignait hier en notant que, sur tous les réseaux de chemin de fer, la sécurité a toujours été le souci primordial des remarquables agents du rail.

À cet égard, l'aspect proprement humain des réformes envisagées ne saurait être sous-estimé. C'est dire que la réduction du nombre des salariés de 330.000 à 280.000 en 1972 doit s'accompagner nécessairement de mesures de reconversion professionnelle et de mesures compensatrices, décidées en étroite accord avec les organisations syndicales et les élus.

La participation à l'aménagement du territoire doit être un de vos soucis dominants. Dans cette affaire, il appartient au Gouvernement d'exprimer clairement, en faveur des zones les plus retardées ou les plus éloignées des centres de consommation et de production, le maintien, voire le développement d'une politique de tarifs privilégiés, le budget général compensant la société nationale de ses sujétions.

Cet aspect du problème de l'aménagement du territoire me conduit tout naturellement à aborder un sujet que nous avons souvent traité ensemble, celui de la fermeture au trafic des lignes dites non rentables.

En 1968, M. Guilbert, directeur général de la S. N. C. F., évaluait l'économie résultant de leur suppression à 50 millions de francs pour 5.000 kilomètres. Aujourd'hui, il serait question de fermer au trafic voyageurs 12.000 kilomètres, sur un plan échelonné, l'économie étant alors portée à 200 millions de francs.

À cet égard, il convient de remarquer que la S. N. C. F. participe pour 71 p. 100 à ses dépenses d'infrastructure, alors que les transports routiers — c'est là, je crois, le débat essentiel — contribuent aux leurs dans des proportions bien inférieures.

De plus, constatant chaque jour l'augmentation du nombre des accidents de la circulation, nous ne pensons pas qu'il convienne de faire de la route le moyen de communication privilégié et presque obligatoire. À l'instant notre rapporteur de la commission de la production et des échanges, M. Califaud, a abordé le grave sujet du coût des accidents de la circulation, et pourtant je ne le trouve nulle part traité dans le projet de réforme de la S. N. C. F. Il mériterait cependant de l'être car cette charge me paraît peser lourdement sur la collectivité nationale.

Hier, vous nous avez dit que le ministre de l'équipement était prêt à donner la priorité à l'aménagement des routes nationales sur lesquelles se feront les transports routiers de remplacement. Malgré cette déclaration d'intention, nous pensons qu'il sera difficile à l'Etat de tenir ses engagements, là comme en d'autres domaines. La desserte par route ne pourra être envisagée — ce fut toujours ma thèse — que lorsque le réseau routier aura été aménagé.

On semble perdre de vue l'état actuel de la route. Et pourtant, quand on parle de transfert, c'est bien au transfert sur le réseau routier tel qu'il est aujourd'hui qu'on pense. Cette situation ne doit pas vous échapper, monsieur le ministre.

En outre, parmi les routes qui supporteront le trafic transféré, on compte de nombreuses routes départementales et communales. Or on demeure muet sur ce point. Qui financera les investissements nécessaires à l'infrastructure et à l'entretien, sinon les départements et les communes ?

Il y a là un profond déséquilibre qui nous préoccupe beaucoup, parce qu'en définitive ce sont les contribuables départementaux et communaux des régions les plus déshéritées qui subiront une charge accrue du fait du transfert d'un service public.

Enfin, à l'heure où le chemin de fer, mode de transport rapide et sûr, occupe une place éminente dans des pays très évolués, Etats-Unis et Japon par exemple, ainsi que M. le président Lemaire l'indiquait hier, il ne faut pas céder à ce qu'il appelait « la politique de la peau de chagrin ».

Pour notre part, nous n'y céderons pas, car l'effort de décentralisation ne s'accommodera pas d'une contraction systématique de notre réseau ferroviaire. Ne sacrifions pas trop à l'idée que la desserte routière arrangera tout, alors que dans son état présent elle devient de plus en plus dangereuse et mal adaptée, même dans les provinces les plus reculées.

La recherche d'une coordination doit se faire dans la clarté, dans la vérité, dans l'égalité de traitement, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui.

Nous devons aussi hisser cette politique à la dimension européenne, dans un esprit de dialogue avec les personnels et avec les usagers. Il s'agit de mettre en place, en matière de transport — ainsi que le soulignait encore le président Lemaire, que je cite souvent parce qu'il est plus compétent que moi en ce domaine — une organisation faisant appel aux divers moyens de transport existant sous leur forme la plus évoluée.

Or, ce qui nous a été dit ici par des spécialistes, qui sont en même temps des élus, notamment sur cette fautive idée de tout sacrifier à la route, nous reconforte quant à l'avenir des chemins de fer. C'est à notre avis dans cette perspective dynamique, et non pas seulement dans une optique strictement comptable — qui paraît parfois animer vos services, monsieur le ministre — que l'avenir du chemin de fer doit être envisagé.

Ne perdons tout de même jamais de vue que l'organisation des transports est inséparable de l'aménagement du territoire. Aussi, ne nous comportons pas en nostalgiques, comme des ruminants qui aiment voir passer les trains.

Ce qui nous anime est l'intérêt vital de nos régions les plus déshéritées, dont le transport par fer est un des éléments qui conditionnent leur permanence dans la vie économique nationale, notion que semblent parfois perdre de vue des gens qui siègent auprès de vous, monsieur le ministre. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

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

M. le ministre des transports. Mesdames, messieurs, au moment où ce débat se termine, je voudrais remercier ceux d'entre vous qui sont intervenus, qu'ils aient manifesté leur approbation avec ou sans réserves, ou qu'ils aient apporté des critiques, car de toute façon un gouvernement tire toujours, d'un tel débat, des enseignements.

Certains ont critiqué l'esprit de la réforme. D'autres, en l'approuvant, ont apporté des suggestions.

Parmi les critiques portant sur l'esprit même de la réforme, j'ai souvent entendu, hier et aujourd'hui, revenir le leitmotiv de la dénationalisation et du démantèlement de la S. N. C. F. Une fois de plus, je dois affirmer qu'il ne s'agit pas d'une dénationalisation. Ceux qui ont avancé ce terme n'ont d'ailleurs jamais cherché à le justifier. Le conseil d'administration de la S. N. C. F. reste inchangé. Il est aujourd'hui ce qu'il a toujours été depuis la nationalisation.

Un parlementaire a parlé de barons et d'intérêts privés. Je ne sais pas si, comme Diogène, il a pris sa lanterne pour chercher un homme, mais je crains que, comme lui, il ne l'ait point trouvé.

Quant au démantèlement, c'est avec satisfaction que j'ai entendu hier M. Royer, qui par ailleurs a formulé quelques critiques, confirmer ce que j'avais dit, à savoir que si l'on veut que la S. N. C. F. survive, que son activité aille croissant et qu'elle soit un moteur économique important dans notre pays, il est indispensable de la réformer.

Certains, comme M. Dumortier, se sont érigés en procureur. Monsieur Dumortier, je suis procureur de mon état ou tout au moins je l'ai été dans le passé. C'est une profession assez difficile, dure et délicate. Permettez-moi de vous dire que lorsqu'un procureur veut obtenir la condamnation de l'inculpé ou de l'accusé, il doit faire valoir des arguments convaincants. Or hier les rôles étaient inversés, c'est moi qui étais l'accusé. Eh bien, si le procureur professionnel que je suis avait dû donner une note au procureur de circonstance que vous avez été, croyez-moi, cette note n'aurait pas été très brillante.

M. Jeannil Dumortier. Vous manquez d'indulgence :

M. le ministre des transports. J'en viens maintenant aux questions qui m'ont été posées aussi bien par des membres de la majorité que par des députés de l'opposition.

Je parlerai d'abord des investissements, de la politique tarifaire, de la politique domaniale de la S. N. C. F., des vitesses et des containers ; puis, passant aux conséquences de la réforme, j'évoquerai le problème des fermetures de lignes, dont on a beaucoup parlé, surtout cet après-midi, l'aspect social du projet, enfin, les problèmes de sécurité.

MM. Lemaire, Sudreau, Olivier Giscard d'Estaing, Royer, Ruais, Bignon et Stehlin se sont particulièrement intéressés aux investissements. Je rappelle ce que j'ai dit hier : les investissements dont bénéficiera la S. N. C. F. en 1970 seront supérieurs à ceux qui avaient été prévus initialement. Grâce à la compréhension de M. le Premier ministre et de M. le ministre des finances, j'ai pu obtenir, en effet, un important supplément de crédits. Le Gouvernement a conscience que la réussite de la réforme de la S. N. C. F. exige un sérieux effort d'investissement et de modernisation. C'est ce que nombre d'entre vous ont demandé.

Je me permets de souligner cet effort important à une époque où — le ministre des finances l'a dit devant la commission des finances, au cours d'une conférence de presse et le répètera lors du débat budgétaire — le Gouvernement est obligé de pratiquer une politique d'austérité en matière budgétaire à l'égard de beaucoup d'autres équipements.

Les dirigeants de la S. N. C. F. ont estimé que les crédits prévus pour l'an prochain permettront de réaliser ces grands investissements de modernisation et d'automatisation réclamés par tous et qui porteront notamment sur les turbo-trains, les wagons porte-containers, les voitures de grand confort, l'adaptation des infrastructures aux grandes vitesses et l'automatisation des installations fixes.

Le problème est important, je le sais, et les parlementaires ne sont pas seuls à s'en soucier. Les syndicats de cheminots s'en préoccupent aussi et j'ai déjà eu l'occasion d'en parler avec eux à plusieurs reprises.

A propos de ces investissements, on a été jusqu'à parler de gaspillage et de surinvestissements dans certaines régions. Bien entendu, plus que par le passé encore, la S. N. C. F. devra veiller à ce qu'ils soient le plus rentables possible et réalisés au moindre coût.

Cependant, considérez les pays voisins : dans bien des secteurs, on constate des surinvestissements. Les parlementaires de l'Est ne me démentiront pas lorsque je rappellerai que par exemple en Sarre et en Palatinat, la Bundesrepublik procède actuellement, en matière d'infrastructure de voies navigables, de routes, d'auto-routes et de chemins de fer à des investissements particulièrement importants.

M. Fortuit a fait observer que le trafic marchandises de la S. N. C. F. semblait avoir atteint un palier. Qu'il me permette de lui rappeler que, depuis plusieurs mois, ce trafic a augmenté au rythme annuel de 4 à 5 p. 100. Et je répète, à l'intention de Mme Thome-Patenôtre, une indication que j'ai déjà donnée au cours du débat, à savoir qu'en matière d'infrastructures, les

seules dépenses d'entretien, indépendamment des investissements nouveaux, s'éleveront à 1.122 millions de francs en 1970. L'effort est donc considérable.

Avec la nouvelle politique de la S. N. C. F., la moitié des charges d'entretien des passages à niveau vont être mises au compte du budget de l'Etat ; cela représentera 260 millions l'an prochain contre 25 millions précédemment.

Toujours à propos des infrastructures, je rassure M. Becam. Le Gouvernement n'a nullement l'intention d'appliquer la taxe kilométrique sur les transports routiers pratiquée en Allemagne sur l'initiative de mon collègue allemand des transports, M. Leber.

Quant à la taxe à l'essieu dont plusieurs d'entre vous, messieurs, ont parlé, je rappelle qu'elle a été votée il y a deux ans, le 17 octobre 1967, après des discussions qui furent, vous vous en souvenez tous, particulièrement difficiles, voire périlleuses.

Depuis lors, une commission a reçu mission de revoir la question. Présidée par M. Laval, ingénieur général des ponts et chaussées, elle est composée d'experts — et non de technocrates — et de professionnels, délégués des fédérations de transporteurs routiers. Cette commission a présenté des observations et formulé des suggestions ou des critiques. Les conclusions de son rapport vont m'être soumises et le Gouvernement aura à prendre une décision.

M. Olivier Giscard d'Estaing m'a posé des questions sur la politique tarifaire.

Les hausses de tarifs que la S. N. C. F. sera libre de pratiquer ne pourront, comme je l'ai dit, être que modérées et progressives, car elle aura à tenir compte de la concurrence qui lui sera imposée par la batellerie dans certains cas et très souvent par la route. Elle aura même intérêt à diversifier ses tarifs, d'autant plus facilement qu'elle va se trouver libérée d'une contrainte de la part de l'Etat.

A ce sujet, M. Cermolacce hier, et M. Lavielle tout à l'heure, se sont écriés que la S. N. C. F. allait avantager les gros au détriment des moyens et des petits. A ces parlementaires de l'opposition, je réponds que si demain la S. N. C. F., ayant plus de responsabilités et d'autonomie de gestion, décidait par exemple d'augmenter très fortement les tarifs de transport du minerai de fer qui part de Lorraine vers le Nord de la France, la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne, il serait à craindre que 15 à 20 millions de tonnes de ce minerai ne soient plus extraites parce que leur transport serait trop onéreux et qu'elles ne trouvent plus d'acheteurs.

M. Paul Cermolacce. Et les bénéficiaires industriels, monsieur le ministre, qu'en faites-vous ?

M. le ministre des transports. Monsieur Cermolacce, je vous permettrai volontiers de m'interrompre si vous le désirez, comme vous m'avez vous-même autorisé à le faire hier ; c'est une question de courtoisie, même si nous ne sommes pas d'accord. Mais laissez-moi vous dire que lorsque vos amis communistes de la région de Lorraine protesteront contre les fermetures de mines, il me faudra bien répondre que les puits sont fermés parce que le parti communiste exige l'augmentation des tarifs de transport du minerai de fer. Ainsi, on extraira moins de minerai de fer dans les mines de Lorraine et il y aura moins de travail pour les mineurs que vous prétendez défendre ! (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

M. Paul Cermolacce. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des transports. Volontiers.

M. le président. La parole est à M. Cermolacce, avec la permission de l'orateur.

M. Paul Cermolacce. Je vous remercie, monsieur le ministre, de me permettre de vous interrompre.

Je dois vous rappeler que le Gouvernement a fait un certain nombre de cadeaux aux grands sidérurgistes et cela ne peut que les avantager. Or leur situation n'est pas aussi mauvaise qu'on le prétend généralement. Si mes renseignements sont exacts, les bénéficiaires d'Usinor, qui s'élevaient à 28 millions de francs pour le premier trimestre de 1968, ont atteint plus de 120 millions de francs pour le premier trimestre de 1969.

Le marge me paraît suffisante pour faire payer aux sidérurgistes le coût des transports au juste prix !

M. le ministre des transports. Monsieur Cermolacce, votre raisonnement pêche malheureusement par la base.

D'abord, vous parlez de sidérurgie alors que je parle de minerai. Ensuite, Usinor n'est pas propriétaire des mines « marchandes » qui vendent le minerai de fer en Belgique, au Luxembourg, en Allemagne et dans le bassin du Nord.

Je n'ai pas parlé hier de la politique domaniale de la S. N. C. F. A ce sujet, je tiens à préciser deux points.

A plusieurs reprises mon prédécesseur et moi-même avons demandé à la société nationale de se montrer plus libérale en matière de location ou de cession de son patrimoine.

Plusieurs députés maires ou conseillers généraux se sont plaints des difficultés qu'ils rencontrent auprès des services du domaine de la S. N. C. F. lorsqu'il s'agit d'acquisition ou de transaction immobilière. Tout récemment encore j'ai recommandé au président et au directeur général de la S. N. C. F. de se montrer beaucoup plus ouverts, particulièrement avec les collectivités locales. Le maire que je suis est particulièrement bien placé pour avoir, en maintes circonstances, connu les mêmes difficultés.

Je remercie M. le président Lemaire, M. Sudreau, M. Royer, M. Giscard d'Estaing, M. Fortuit d'avoir évoqué le problème des vitesses et des grandes vitesses. Leurs interventions montrent que la S. N. C. F., par ses efforts passés et présents en ce domaine, a fait la preuve que nous voulons pour elle un autre avenir que le démantèlement ou le dégrèvement. Nous voulons, au contraire, prouver que sur les grandes lignes — Paris—Bordeaux, Paris—Toulouse, Paris—Marseille, Paris—Strasbourg et d'autres — la S. N. C. F. peut, par tous les temps, de jour et de nuit, battre des records en France et en Europe.

A partir de l'an prochain, des turbo-trains seront mis en service sur la ligne Paris—Caen—Cherbourg pour améliorer la desserte de cette partie de l'Ouest. Quant à l'aérotrain, des essais ont déjà eu lieu, et je dois prochainement assister à un essai en vraie grandeur avec mon collègue M. Bettencourt, ministre chargé du Plan et de l'aménagement du territoire.

Parallèlement à cette politique de commercialisation de son patrimoine et de recherche d'une plus grande vitesse, la S. N. C. F. lance actuellement — j'y ai fait allusion hier — ce qu'il est convenu d'appeler la « politique des containers ». J'ai vu récemment certains de ces containers dans une grande foire-exposition. Dans ce domaine, comme dans d'autres, je souhaite que la S. N. C. F., qui est parfois trop modeste, fasse savoir davantage, par la publicité et par l'information, ce qu'elle est capable de faire dans le domaine du transport des marchandises. Ceux d'entre vous qui ont évoqué ce problème savent combien elle peut à l'avenir jouer un rôle plus important encore.

J'en viens aux conséquences de la réforme de la S. N. C. F. et d'abord à ce que j'ai appelé le transfert de certains trains omnibus sur la route et que d'autres appellent purement et simplement la « suppression » des lignes de chemin de fer. Il y a là, mesdames, messieurs, plus qu'une nuance ; il y a une réelle différence. En effet, lorsque le trafic des trains de voyageurs omnibus est transféré sur route, cela ne veut pas dire qu'automatiquement on supprime les trains de marchandises, et vous le savez bien !

M. Paul Cermolacce. C'est le prélude !

M. le ministre des transports. Oh ! je sais bien que vous, communistes, vous annoncez tous les jours des catastrophes. Bien entendu, de temps en temps il s'en produit une, mais, heureusement, tout ce que vous annoncez n'arrive pas !

Quiconque n'aurait d'autres informations que ce qu'il aurait entendu au cours des séances d'hier et d'aujourd'hui pourrait sans doute en conclure que presque toutes les lignes de voyageurs seront supprimées dans tous les départements. Or je rappelle une fois de plus que c'est la S. N. C. F. qui propose les suppressions de ligne, je le souligne, à l'intention de M. Dumortier aussi bien que de M. Bayou...

M. Jaannil Dumortier. Elle propose, mais sur votre demande, monsieur le ministre !

M. le ministre des transports. Elle le fait, monsieur Dumortier, au vu des expertises qu'elle fait elle-même réaliser par ses propres agents. Les transferts envisagés sont évalués à 800 millions de voyageurs-kilomètre par an alors que le trafic des trains omnibus — et je ne parle pas des express et des rapides qui ne seront pas touchés — s'élève à 4.600 millions de voyageurs-kilomètre.

Si on ajoute les six milliards de voyageurs-kilomètre de la région parisienne cela fait dix milliards de voyageurs-kilomètre contre 800 millions. Voilà la proportion !

Je ne pourrai pas, bien entendu, répondre individuellement à tous les députés qui m'ont posé des questions. Plusieurs d'entre eux, d'ailleurs, ont eu l'occasion d'en traiter, soit avec moi-même, dans mon cabinet de l'avenue Kennedy, soit avec mes collaborateurs. Comme je l'ai dit hier, je suis prêt à recevoir — j'en recevrai encore la semaine prochaine — tous les députés, sénateurs ou présidents de conseils généraux, qu'ils soient de la majorité ou de l'opposition, qui désireraient m'entretenir de ces questions.

M. Guichard m'a posé une question au sujet de l'atelier de réparation de Périgueux. L'atelier employait 1.300 à 1.400 ouvriers ; il en compte actuellement à peu près 1.100, qui ne seront plus, à terme, que 800 environ. Je tiens à déclarer que, sans les interventions pertinentes d'élus, en particulier de M. Guichard, il aurait peut-être semblé opportun de supprimer

cet atelier de réparation de machines à vapeur, lesquelles vont bientôt disparaître de la circulation dans cette région comme partout en France.

La modernisation et l'électrification de la S. N. C. F., ont exigé la reconversion de l'atelier et c'est ainsi que des travaux de réparation de wagons ou autres permettront d'y maintenir une charge de travail occupant à terme 800 personnes environ.

Des problèmes se posaient que la S. N. C. F. a résolus au mieux.

M. Claude Guichard. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre des transports. De nombreux parlementaires ont critiqué le transfert des lignes omnibus sur des routes où circulent de gros porteurs, des camions de quinze, vingt ou trente tonnes. Encore faut-il ne pas oublier les voitures particulières qui posent, elles aussi, de sérieux problèmes aux maires des grandes villes. Chacun sait qu'à Paris, la circulation dans le centre préoccupe beaucoup les autorités.

Les parlementaires qui critiquent l'abandon de certaines lignes de chemins de fer dans les zones rurales où les habitants prennent de plus en plus fréquemment leur voiture pour se rendre à leur travail, à la ville voisine, ou au marché du bourg le samedi, vont-ils bientôt nous demander d'interdire la circulation automobile ?

Vous allez mettre des cars supplémentaires sur les routes, me dit-on, et créer ainsi des embouteillages. On m'a cité un cas, qu'un hebdomadaire a d'ailleurs présenté à ses lecteurs cet été, où les mesures envisagées risquaient d'embouteiller une route aux heures de pointe. J'ai dépêché sur place voilà quelques semaines un membre de mon cabinet et un inspecteur général de mon ministère qui ont parcouru tout une journée ce tronçon de cinquante kilomètres où sera transféré le trafic ferroviaire.

Des renseignements obtenus, il ressort qu'il y circule 1.500 véhicules par jour et ce n'est évidemment pas cinq ou six cars qui provoqueront des embouteillages sur cette route qui traverse une région d'ailleurs peuplée de la capitale.

M. Maurice Brugnon. Pourriez-vous préciser ?

M. le ministre des transports. Il s'agit de la section de ligne Laon—Liart.

Par ailleurs, j'ai souri en entendant des députés socialistes critiquer avec véhémence la suppression de trains omnibus de voyageurs. Sous la III^e République, en effet, de 1932 à 1940, et sous la IV^e jusqu'en 1958, on a au total supprimé 11.000 km de lignes desservies par des trains voyageurs omnibus. Et cela s'est passé sous des gouvernements soutenus par le parti socialiste et comprenant des ministres socialistes, voire des ministres des transports socialistes.

Aussi, quand on parle aujourd'hui de démantèlement de la S. N. C. F., de dénationalisation, je demande qu'on ait quelque mémoire ou qu'on apprenne l'histoire du chemin de fer de ces dernières décennies.

On a parlé aussi de l'aménagement du territoire. C'est une question à laquelle je suis particulièrement sensible comme maire et, fréquemment, dans mes discussions avec des élus locaux, ce problème est évoqué.

Je tiens à répéter ce que j'ai dit hier : très souvent, lorsqu'un train de voyageurs est supprimé sur une ligne, les trains de marchandises subsistent.

On prétend alors qu'il est inutile de supprimer le trafic voyageurs, puisque les rails sont encore là ; mais lorsqu'on établit les calculs, on constate que le fonctionnement de deux ou trois trains de voyageurs seulement par jour sur une ligne où circulent aussi des trains de marchandises est beaucoup plus onéreux que lorsque seuls fonctionnent ces derniers.

En ce qui concerne l'aménagement du territoire, je vous citerai quelques exemples.

Un parlementaire, siégeant sur ces bancs, maire d'un chef-lieu d'arrondissement de 4.000 habitants, m'indiquait qu'il y avait créé, depuis quatre ou cinq ans, une zone industrielle, bien que la suppression des trains de voyageurs, et même des trains de marchandises, de la ligne reliant son chef-lieu d'arrondissement au chef-lieu du département — 30 km — soit intervenue depuis dix ans. Or, cette zone est maintenant complètement occupée, quoiqu'elle soit desservie uniquement par la route.

Je ne prétends certes pas, mesdames, messieurs, que seule la route permet l'installation complète des zones industrielles, mais j'ai voulu vous donner un exemple caractéristique.

En voici un autre, que je connais particulièrement bien.

De deux zones industrielles, l'une reliée à la route, l'autre à la voie ferrée et au canal, c'est la première qui a vu l'arrivée la plus rapide de petites, moyennes et même de grosses industries.

M. Robert Fabre. Le terrain n'est peut-être pas au même prix.

M. le ministre des transports. Mais non, cela peut arriver aussi dans d'autres villes.

Je ne veux pas dire par là que la S. N. C. F. n'aide pas à la création de zones industrielles, bien au contraire ! L'an dernier, 250 embranchements nouveaux de zones industrielles sur des voies ordinaires ont été réalisés.

Par cette démonstration appuyée sur deux exemples précis que je connais bien, puisqu'ils proviennent de ma région, j'ai voulu établir qu'il peut être intéressant de relier la zone industrielle au fer ou à la route, mais pas nécessairement aux deux à la fois.

D'autre part, d'une enquête effectuée récemment par les services de l'aménagement du territoire, il résulte que, lorsqu'on demande à des industriels s'ils préféreraient être reliés au fer, à la route ou à la voie navigable, le désir d'être relié à la route passe en tête, ensuite, mais de peu, le chemin de fer, enfin, loin derrière, la voie navigable.

Certes, cela peut varier d'une région à l'autre ou selon le secteur, mais je tenais à vous fournir cette précision.

M. Maurice Brugnon. Cela s'explique.

M. Robert Fabre. C'est la condamnation de la S. N. C. F. alors !

M. Maurice Brugnon. C'est que la S. N. C. F. ne rend pas les services qu'elle devrait rendre.

M. le ministre des transports. Mais pas du tout !

Vous oubliez une chose, c'est qu'il y a quarante ou cinquante ans, la S. N. C. F. avait en fait, sinon en droit, le quasi-monopole des transports de marchandises. Les transporteurs routiers étaient très peu nombreux. Or, depuis, et surtout à partir des années 1947 à 1950, il s'est produit en France et dans toute l'Europe une importante évolution économique que personne ne peut nier. Il n'en reste pas moins qu'en dépit de cette évolution, c'est encore en France que les chemins de fer transportent le plus de marchandises : 40 p. 100 de l'ensemble des marchandises transportées par voies terrestre ou navigable voyagent par le rail. C'est plus qu'en Allemagne, en Italie, au Bénélux ou en Grande-Bretagne.

En revanche, si la S. N. C. F. a actuellement un taux de croissance de ses transports de marchandises de 4 à 5 p. 100 par an, il faut reconnaître que les transports par route ont progressé davantage encore. Cependant, cette augmentation des transports routiers reste, en France, inférieure à ce qu'elle est dans les pays d'Europe que je viens de citer, ce qui prouve que nous avons continué — quoi qu'on en dise — à faire des efforts en faveur de la S. N. C. F.

Le ministre des transports et le Gouvernement sont très heureux de démontrer que cette entreprise nationale, en dépit des critiques injustifiées dont elle est l'objet, peut être prospère, à la condition qu'on y apporte les réformes que j'ai décrites.

Une autre conséquence de la réforme de la S. N. C. F. concerne le personnel. Ce sont les incidences sociales.

Je dois d'abord rappeler qu'entre la direction et les syndicats, un accord-cadre a été conclu en vue d'aménager les déplacements et les mutations et d'allouer des indemnités dans les cas où ceux-ci se révèlent nécessaires par suite des mesures de regroupement des établissements. La portée de cet accord n'est pas négligeable et la direction, les syndicats et le ministre des transports s'en réjouissent.

Par ailleurs j'ai dit hier que, dans l'avenant comme dans la lettre que j'ai envoyée à la S. N. C. F. en juillet dernier et dont M. Royer a parlé hier, il est question d'associer les cheminots à tous les échelons aux efforts de productivité et de rentabilité qui vont être accomplis à la S. N. C. F.

En ce moment même, d'ailleurs, la direction générale de la S. N. C. F. et les syndicats étudient des formules qui permettront de reconnaître la participation des cheminots à la modernisation de leur entreprise. Une réunion se tient à ce sujet cet après-midi même ; je l'avais annoncé il y a quelque temps déjà aux syndicats de cheminots.

L'association du personnel à la marche et aux efforts de l'entreprise doit être réalisée. En d'autres termes, la modernisation et l'augmentation de la productivité de la S. N. C. F. doivent profiter d'abord, compte tenu de la réduction du déficit, à la collectivité nationale ensuite aux usagers, enfin au personnel.

Le problème de la sécurité routière a été longuement évoqué, notamment par MM. Lemaire, Sudreau et Stehlin. Je pourrais répondre que ce problème est du ressort du ministre de l'intérieur et du ministre de l'équipement. Mais j'ai eu l'occasion cet après-midi de dire à M. Dronne que les ministres des transports, de l'équipement et de l'intérieur devaient, dans un organisme permanent, coordonner leurs efforts pour accroître la sécurité routière.

C'est un problème difficile. N'oublions pas que les Français sont individualistes et observent difficilement la discipline. Le stationnement des véhicules à Paris, mais aussi dans les villes les plus modestes de province, permet de s'en rendre compte. Aussi ne sera-t-il pas trop de l'effort de tous, effort qui devra être quelquefois contraignant, pour aboutir à un résultat.

En ce qui concerne l'harmonisation des charges pour les transports routiers et ferroviaires entre les pays du Marché commun, je rappelle qu'au cours de l'hiver dernier, à Bruxelles, des décisions ont été prises par la commission économique européenne et par les six ministres des transports de la Communauté.

Les premières décisions intéressant les transports internationaux sont entrées en vigueur le 1^{er} octobre de cette année ; celles qui concernent les transports nationaux seront appliquées à partir du 1^{er} octobre 1970.

Bien entendu, et je l'ai dit hier, il faudra des périodes transitoires, des paliers, car, parmi les 25.000 ou 30.000 transporteurs routiers français, il y en a de très gros, peut-être, mais aussi de petits et moyens, de structure artisanale.

Voilà, mesdames, messieurs, une réponse aux questions qui m'ont été posées.

Je voudrais, en terminant, évoquer rapidement la politique commune des transports, à laquelle d'ailleurs il a été peu fait allusion.

Un certain nombre de décisions existent déjà. Je viens de parler de l'harmonisation des charges sociales pour les transports routiers.

Il y a aussi le problème de la tarification des transports routiers internationaux. Dans le domaine des chemins de fer, c'est celui de la normalisation des comptes, pour lesquels d'ailleurs je n'ai pas entendu de critiques sur quelque banc que ce soit de cette Assemblée, dans la majorité comme dans l'opposition, ni d'ailleurs de la part des syndicats. C'est sur cette normalisation, que j'ai longuement développée hier à cette tribune, qu'il y a eu des points de convergence avec le Gouvernement et la S. N. C. F.

Dans l'Europe des Six, c'est la France qui a donné l'exemple dans ce domaine. Alors, qu'on ne prétende pas que nous voulons dénationaliser et démanteler la S. N. C. F.

Pour les trois autres modes de transport, la réglementation des obligations de service public imposées par l'Etat et les méthodes communes de compensation sont aussi réglées.

Mais il reste encore beaucoup à faire dans les domaines des poids et dimensions des véhicules, de la tarification, de l'imputation des charges d'infrastructures, enfin des conditions d'accès à la profession et de la définition complète des relations financières entre les Etats et leurs chemins de fer, ce qui est en voie d'être réalisé en France.

Si donc, sur le plan intérieur, la S. N. C. F. et le Gouvernement, après avoir longuement et pendant dix-sept « tables rondes » consulté les syndicats, vous présentent ce projet de réforme de la S. N. C. F., nous avons conscience que, sur le plan européen, bien des efforts encore sont à accomplir.

M. Henri Védrières. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des transports. Volontiers.

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

M. Henri Védrières. Monsieur le ministre, vos paroles pourraient laisser croire que les syndicats sont d'accord avec vous.

Or nous, qui les avons reçus, comme nous avons reçu sur ces problèmes de nombreuses lettres que j'ai dans mon dossier, nous pouvons affirmer qu'ils n'approuvent pas votre plan de réforme de la S. N. C. F.

M. le ministre des transports. Peut-être me suis-je mal expliqué. Je ne le crois pas, mais je veux bien admettre que les torts sont de mon côté, afin d'être beau joueur.

Monsieur Védrières, veuillez relire au *Journal officiel* ma déclaration d'hier. Vous constaterez que j'ai signalé des points de convergence. Je n'ai donc pas dit qu'il y avait convergence sur tous les points. Et, tout à l'heure, j'ai dit qu'il y avait des points de convergence notamment au regard de la normalisation des comptes.

Quand j'ai parlé des transferts de trains de voyageurs omnibus du rail sur la route, je n'ai pas prétendu qu'il y avait convergence entre la S. N. C. F., le Gouvernement et les syndicats, car je sais que ce n'est pas exact. Rendez-moi cette justice ; je vois d'ailleurs vos collègues qui approuvent ma remarque et je les en remercie.

Voilà, mesdames, messieurs ce que je tenais à vous dire à l'occasion de ce débat. Hier, j'ai souligné que l'objectif était ambitieux, que l'effort serait rude, mais j'ai senti, au cours de ces séances, que, malgré certaines critiques, la grande majorité de l'Assemblée nationale apportait son concours au Gouvernement dans cette tâche importante que la S. N. C. F. a encore à accomplir. Nous le devons, nous le pouvons si nous savons, tous ensemble, nous en donner les moyens. (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

M. Jeannil Dumortier. Je demande la parole pour répondre au Gouvernement.

M. le ministre des transports. Je serai alors amené à vous répondre, moi aussi.

M. le président. Je regrette, monsieur Dumortier, mais je ne peux pas vous donner la parole.

M. Jeannil Dumortier. Je n'ai pas l'intention de traiter le problème au fond, mais...

M. le président. Monsieur Dumortier, vous n'avez pas la parole.

Le ministre peut accepter d'être interrompu quand il est à la tribune et le président donne la parole à l'interrupteur pour une minute.

Je vous rappelle que le deuxième alinéa de l'article 132 du règlement dispose *in fine* : « Le Premier ministre ou un membre du Gouvernement prend la parole le dernier pour répondre aux orateurs qui sont intervenus. »

M. Raoul Bayou. Vous avez refusé la parole à M. Dumortier au cours du débat.

M. le président. Chaque fois que M. le ministre a autorisé un orateur à l'interrompre, j'ai donné la parole à cet orateur. J'ai laissé s'établir le dialogue. Je considère qu'il est maintenant clos.

M. Jeannil Dumortier. Puis-je demander la parole pour un fait personnel ?

M. le président. De quel fait personnel s'agit-il ?

M. Jeannil Dumortier. M. le ministre ayant porté un jugement de valeur sur mon intervention, j'ai le droit...

M. le président. Je regrette beaucoup, monsieur Dumortier, mais je ne puis tolérer cet artifice.

Le débat est clos.

— 4 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Gissinger un rapport fait au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, sur le projet de loi portant modification de diverses dispositions du code rural en vue de l'unification des procédures de recouvrement des cotisations des régimes de protection sociale agricole (n° 717).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 832 et distribué.

— 5 —

DEPOT D'AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Destremau un avis présenté au nom de la commission des affaires étrangères, sur le projet de loi autorisant l'approbation de la convention internationale du travail n° 105 concernant l'abolition du travail forcé adoptée à Genève le 25 juin 1957 (n° 755).

L'avis sera imprimé sous le numéro 830 et distribué.

J'ai reçu de M. Jamot un avis présenté au nom de la commission des affaires étrangères, sur le projet de loi autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de l'Inde tendant à éviter la double imposition en matière d'impôts sur les revenus, ensemble l'échange de lettres joint, signés à Paris le 26 mars 1969 (n° 724).

L'avis sera imprimé sous le numéro 831 et distribué.

— 6 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE LOI MODIFIEES PAR LE SENAT

M. le président. J'ai reçu, transmise par M. le président du Sénat, une proposition de loi, modifiée par le Sénat dans sa deuxième lecture, relative au placement des artistes du spectacle.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 833, distribuée et renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

J'ai reçu, transmise par M. le président du Sénat, une proposition de loi, modifiée par le Sénat dans sa deuxième lecture, relative à la publicité des offres et demandes d'emploi par voie de presse et aux contrats de formation ou de perfectionnement professionnels par correspondance.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 834, distribuée et renvoyée à la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

— 7 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Vendredi 17 octobre, à quinze heures, séance publique :

I. — Questions orales sans débat :

Questions n° 4, 5139 et 7900 (jointes par décision de la conférence des présidents) :

M. Poudevigne expose à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des réformes administratives, que les formalités administratives paralysent et retardent bien souvent les réalisations des entreprises comme celles des collectivités locales. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour libérer les animateurs publics et privés de ces contraintes paralysantes, génératrices de perte de temps et qui freinent le développement économique.

M. Charles Bignon a constaté avec satisfaction que M. le Premier ministre avait parlé à plusieurs reprises de la nécessité de simplifier les formalités administratives et donc de faciliter la vie de la population.

Il a noté également que l'inspection générale des finances avait été chargée d'une mission à ce sujet et qu'elle devait avoir déposé son rapport avant le 30 juin.

Il lui semble toutefois que le Gouvernement devrait élargir cette mission à l'étude des moyens de libérer les Français d'un pesant arsenal de contraintes pénales. De plus en plus, tout ce qui n'est pas permis est défendu alors que la liberté devrait être la règle et l'interdiction l'exception.

Il serait aisé de multiplier les exemples. Le moindre retard dans la moindre déclaration administrative ou fiscale entraîne une amende ou une pénalité. Toute la législation sociale est remplie de majorations, pénalités, fixées par des commissions. La moindre activité commerciale est enserrée dans un filet étouffant de contrôles et de contraintes administratives sanctionnées par des amendes coûteuses. Détenir un poste de radio ou de télévision place le redevable sous la menace d'une amende ou d'une pénalité établie d'autorité par l'Office.

De plus, beaucoup de ces amendes et contraintes ne sont plus fixées par les tribunaux mais établies unilatéralement par des commissions ou des agents de l'Etat agissant de façon administrative.

Il demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des réformes administratives, s'il n'estime pas qu'il serait nécessaire d'effectuer une révision complète qui donne un coup d'arrêt à des procédures qui deviennent dangereuses pour nos libertés et qui pourraient conduire le citoyen à s'irriter toujours davantage contre les pouvoirs de l'Etat entachés d'arbitraire.

M. Fortuit demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des réformes administratives, s'il peut lui faire connaître les dispositions qui ont été prises à la suite de la réponse (*Journal officiel*, Débats A. N., du 1^{er} mai 1969), faite à sa question écrite n° 4698 (*Journal officiel*, Débats A. N., du 22 mars 1969). Cette réponse, s'agissant du problème du numérotage d'un certain nombre de documents administratifs, faisait état d'une étude systématique qui avait été demandée aux services spécialisés. Il souhaiterait savoir à quelles conclusions cette étude a abouti.

Questions n° 2215, 2348, 2628 et 7898 (jointes par décision de la conférence des présidents).

M. Baudis prend acte de la réponse à sa question écrite n° 1337 parue au *Journal officiel* du 31 octobre 1968 indiquant que si le Gouvernement n'était pas en mesure de fixer avec précision la date de la prochaine et nouvelle mesure d'intégration de l'indemnité de résidence dans le traitement soumis à retenue pour la retraite des fonctionnaires civils et militaires, il s'efforcerait de poursuivre dès 1969 l'action entreprise en ce sens. Il demande à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé de la fonction publique et des réformes administratives, s'il peut confirmer qu'il est bien admis que cette intégration sera assurée par étape : jusqu'à la prise en compte des 10,75 p. 100 restant à inclure dans le traitement de la pension et que cette réforme sera poursuivie par tranches annuelles dès 1969.

M. René Lamps expose à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des réformes administratives, que, par décret du 21 juin 1968, le Gouvernement a enfin consenti à intégrer deux points de l'indemnité de résidence dans le traitement de base des fonctionnaires soumis à retenue, et que tous les intéressés se sont réjouis de cette mesure qui tend à mettre fin à une injustice trop longtemps douloureuse

à l'ensemble des retraités. Mais le Gouvernement s'est refusé jusqu'ici à prévoir un calendrier précis en ce qui concerne l'intégration totale de l'indemnité de résidence servie dans la zone à abattement maximum, en sorte qu'on peut craindre de voir la mesure partielle du 21 juin rester sans prolongement et sans lendemain.

Il lui demande si un engagement précis ne peut enfin être pris sur un problème qui intéresse tous les fonctionnaires, qu'ils soient en activité ou en retraite.

M. Sallenave expose à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des réformes administratives, que, d'après les indications données à l'Assemblée nationale, le 18 novembre dernier, par M. le secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances, le Gouvernement doit encore déterminer sa position en ce qui concerne l'échelonnement des étapes selon lesquelles l'indemnité de résidence servie dans la zone d'abattement maximum doit être intégrée totalement dans le traitement de base soumis à retenue pour pension. Il lui demande s'il peut, dès maintenant, confirmer son intention d'assurer progressivement cette intégration jusqu'à l'incorporation des 10,75 p. 100 restant à inclure dans le traitement et de réaliser l'opération en un délai qui ne devrait pas excéder cinq ans et s'il n'envisage pas d'accorder, dès 1969, l'intégration de deux nouveaux points venant s'ajouter à ceux qui ont été incorporés à compter du 1^{er} octobre 1968.

M. Brugno expose à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé de la fonction publique et des réformes administratives que les négociations, relatives à l'intégration de l'indemnité de résidence dans le traitement de base soumis à retenue pour le calcul des pensions de retraite, avaient abouti au décret n° 68-566 du 21 juin 1968, première étape de l'incorporation des 10,75 p. 100 d'indemnité de résidence dans le traitement, en intégrant 2 p. 100 à compter du 1^{er} octobre 1968. Il lui demande si la deuxième étape se situera au 1^{er} octobre ou au 1^{er} décembre 1969 et si, conformément aux promesses antérieures et à l'esprit des négociations de l'an dernier, l'intégration se poursuivra d'année en année et à quelle cadence.

II. Questions orales avec débat :

Questions n° 5437, 5981 et 6707 (jointes par décision de la conférence des présidents.)

M. Neuwirth demande à M. le ministre des postes et télécommunications si la solution judicieuse adoptée par le ministre de l'équipement et du logement en ce qui concerne le financement et la réalisation des autoroutes, ne pourrait pas être retenue pour les installations téléphoniques et le télex. En effet, la saturation du réseau et la difficulté de réalisation de nouvelles installations créent une situation incompatible avec les exigences du développement d'une économie dynamique. C'est pourquoi il lui demande s'il a l'intention de suivre les initiatives déjà retenues en matière d'équipement autoroutier.

M. Poudevigne expose à M. le ministre des postes et télécommunications que le développement de notre réseau de télécommunications et de télex semble insuffisant et gêne particulièrement les efforts de décentralisation industrielle. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que, non seulement les objectifs prévus dans le V^e Plan soient atteints, mais même qu'ils soient dépassés et si le Gouvernement n'envisage pas le dépôt d'une loi-programme complémentaire pour remédier aux insuffisances constatées.

Mme Prin expose à M. le ministre des postes et télécommunications que les travailleurs de son ministère sont vivement inquiets des difficultés sans cesse croissantes que rencontre cette administration pour faire face à ses obligations. Cette crise, dont pâtissent en premier lieu les usagers et bien entendu les personnels des P. T. T., trouve son origine dans une politique inconséquente menée par les gouvernements successifs. Les insuffisances d'investissements ont placé notre pays dans le domaine des télécommunications au dix-septième rang dans le monde et au dernier rang parmi les pays membres du Marché commun pour sa densité téléphonique. En outre, le manque d'effectifs en personnel s'aggrave d'année en année. Enfin, au cours de la récente campagne électorale, M. le Président de la République n'a pas craint lui-même de déclarer que le téléphone était en France « une misère ». Elle lui demande si le Gouvernement envisage la prise de mesures appropriées en vue de porter remède à la situation actuelle, tout en conservant et en développant le caractère de « service public des P. T. T. ».

La séance est levée.

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

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

VINCENT DELBECCHI.

Errata

Au compte rendu intégral de la séance du 9 octobre 1969.

a) Page 2564, 1^{re} colonne, rétablir ainsi le 21^e alinéa :

« M. Jean Foyer, président de la commission. — Je supplée M. Mario Bénard. »

b) Page 2565, 1^{re} colonne, rétablir ainsi le 13^e alinéa :

« M. le président. Je mets aux voix l'amendement n° 14, rectifié, modifié par le sous-amendement n° 16 rectifié de M. Bernard Maric, repris par la commission, accepté par le Gouvernement. »

Au compte rendu intégral de la séance du 15 octobre 1969.

Page 2677, 1^{re} colonne :

Rétablir ainsi la première phrase du onzième alinéa :

« Devant ces perspectives dramatiques, il faut convenir que ce serait une grave erreur de stériliser systématiquement l'infrastructure ferroviaire comme le préconisent certains. »

Page 2684, 2^e colonne, nomination de rapporteurs, rétablir ainsi l'avant-dernier alinéa :

Développement industriel..... M. Lelong (Pierre).
Développement scientifique..... M. Lucas.

Nominations de rapporteurs.

COMMISSION DES AFFAIRES CULTURELLES, FAMILIALES ET SOCIALES

M. Gissingier a été nommé rapporteur du projet de loi portant modification de diverses dispositions du code rural en vue de l'unification des procédures de recouvrement des cotisations des régimes de protection sociale agricole (n° 717), en remplacement de M. Laudrin.

M. Béraud a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Bustin et plusieurs de ses collègues tendant à remplacer dans le titre de la loi n° 51-538 du 14 mai 1951 les mots : « personnes contraintes au travail en pays ennemi, en territoire étranger occupé par l'ennemi ou en territoire français annexé par l'ennemi » par les mots : « Victimes de la déportation du travail » et à modifier, en conséquence, le code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de la guerre (n° 791).

M. Cressard a été nommé rapporteur du projet de loi concernant l'octroi d'une allocation exceptionnelle à caractère familial (n° 819).

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LEGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE

M. Tisserand a été nommé rapporteur de la proposition de loi de Mme de Hauteclouque tendant à modifier le libellé du titre IX du livre 1^{er} du code civil ainsi que les articles 373, 374, 383, 384, 389, 389-5, 389-7 et 391 du code civil afin de substituer à la notion de puissance paternelle celle d'autorité parentale (n° 773).

M. Mazeaud a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Bonhomme et plusieurs de ses collègues portant modification de l'article 303 du code civil relatif au droit de garde et de visite (n° 795).

M. Gerbet a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Bonhomme, tendant à uniformiser les délais de congé des baux, sans écrit, à usage d'habitation (n° 796).

M. Hoguet a été nommé rapporteur de la proposition de loi de MM. Hoguet et Bousquet tendant à compléter l'article 33 du décret n° 53-960 du 30 septembre 1953 réglant les rapports entre bailleurs et locataires en ce qui concerne les baux à loyer d'immeubles ou de locaux à usage commercial, industriel ou artisanal (n° 797).

M. Tiberi a été nommé rapporteur de la proposition de loi de **M. Dusseaux** tendant à modifier l'article 7 du code électoral, afin de préciser la procédure relative aux pourvois formés contre les jugements rendus en matière électorale par les tribunaux d'instance (n° 799).

M. de Grailly a été nommé rapporteur de la proposition de loi de **M. de Grailly** tendant à modifier les dispositions du code de procédure pénale et du code pénal relatives à la détention préventive (n° 811).

Nomination d'un membre de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi (n° 803) portant diverses dispositions d'ordre économique et financier.

Aucune opposition n'ayant été déposée dans le délai d'un jour franc suivant l'affichage prévu par l'article 34 (alinéa 3) du règlement, **M. Bustin** est nommé membre de la commission en remplacement de **M. Lamps**.

Ordre du jour établi par la conférence des présidents.

(Réunion du mercredi 15 octobre 1969).

La conférence des présidents a établi comme suit l'ordre du jour des séances que l'Assemblée tiendra jusqu'au vendredi 24 octobre 1969, inclus.

I. — Ordre du jour prioritaire fixé par le Gouvernement.

Jeudi 16 octobre 1969, après-midi.

Fin du débat sur la Société nationale des chemins de fer français.

Mardi 21 octobre 1969, après-midi.

Discussion :

Du projet de loi portant modification de diverses dispositions du code minier (n° 723-828) ;

Du projet de loi autorisant l'approbation des amendements à la convention pour l'établissement d'une organisation européenne pour la recherche nucléaire (C. E. R. N.) signée à Paris le 1^{er} juillet 1953 et au protocole financier annexé à cette convention (n° 761-820) ;

Du projet de loi autorisant l'approbation de l'accord franco-suisse concernant la station d'épuration des eaux usées des régions de Bâle et de Saint-Louis-Huningue (n° 626-806) ;

Du projet de loi autorisant l'approbation de la convention internationale du travail n° 105 concernant l'abolition du travail forcé adoptée à Genève le 25 juin 1957 (n° 755-812) ;

Du projet de loi autorisant la ratification de la convention de Vienne sur les relations diplomatiques, en date du 18 avril 1961 et la ratification de la convention de Vienne sur les relations consulaires, en date du 24 avril 1963 (n° 631-808) ;

Du projet de loi autorisant la ratification de la convention consulaire signée à Paris le 22 juillet 1968 entre la République française et la République populaire de Bulgarie (n° 757-821).

Mercredi 22 octobre 1969, après-midi.

Discussion :

En deuxième délibération, du projet de loi relatif au conseil supérieur de la fonction militaire (n° 486, rapport en première délibération n° 617) ;

Du projet de loi modifiant la loi du 4 mars 1969 portant organisation des différents corps d'officiers de l'armée de mer et du corps des équipages de la flotte (n° 568-818).

Jeudi 23 octobre 1969, après-midi.

Éventuellement discussion, en deuxième lecture, du projet de loi instituant des mesures en faveur des Français rapatriés et autres débiteurs dépossédés de leurs biens outre-mer.

II. — Questions orales inscrites par la conférence des présidents.

Vendredi 17 octobre 1969, après-midi.

Sept questions orales sans débat à **M. le secrétaire d'Etat** auprès du Premier ministre chargé de la fonction publique et des réformes administratives :

Trois jointes de **MM. Poudevigne** (n° 4), **Bignon** (Charles) (n° 5139) et **Fortuit** (n° 7900) sur les formalités administratives ;

Quatre jointes de **MM. Baudis** (n° 2215), **Lamps** (n° 2348), **Sallenave** (n° 2628) et **Brugnon** (n° 7898) sur l'intégration de l'indemnité de résidence dans le traitement soumis à retenue pour pension.

Trois questions orales avec débat jointes de **MM. Neuwirth** (n° 5437), **Poudevigne** (n° 5981) et **Mme Prin** (n° 6707) à **M. le ministre des postes et télécommunications** sur le financement et le développement des installations téléphoniques et du téléx.

Le texte de ces questions a été publié en annexe au compte rendu intégral de la séance du jeudi 9 octobre 1969 à l'exception de celui des questions de **M. Fortuit** (n° 7900) et **Brugnon** (n° 7898) qui est reproduit ci-après en annexe.

Vendredi 24 octobre 1969, après-midi.

Sept questions orales sans débat :

Deux jointes de **MM. Cousté** (n° 4889) et **Fortuit** (n° 5436) à **M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population** sur le reclassement et la reconversion des cadres ;

Deux jointes de **MM. Destremau** (n° 7530) et **Alduy** (n° 7757) à **M. le secrétaire d'Etat** auprès du Premier ministre chargé de la fonction publique et des réformes administratives sur les préjudices de carrière subis par les fonctionnaires français ayant été en service en Tunisie ;

Une question de **M. Broccard** (n° 7484) à **M. le ministre de l'équipement et du logement** sur la promulgation d'un code des loyers applicable aux immeubles anciens et aux constructions nouvelles ;

Deux questions jointes de **Mme Vaillant-Couturier** (n° 5500) et de **M. Chazalon** (n° 5896) à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** concernant l'aide aux aveugles, invalides et infirmes.

Le texte de ces questions a été publié en annexe au compte rendu intégral de la séance du jeudi 9 octobre 1969.

Neuf questions orales avec débat, jointes sur les problèmes de la drogue :

Une de **M. Marcus** (n° 7208) à **M. le ministre de l'intérieur** ;

Cinq questions de **M. Mazeaud** à **M. le ministre de la justice** (n° 7388), à **M. le Premier ministre** (jeunesse, sports et loisirs) (n° 7389), à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** (n° 7390), à **M. le ministre de l'intérieur** (n° 7391), à **M. le Premier ministre** (n° 7410) ;

Une question de **M. Spénale** (n° 7446) à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** ;

Une question de **M. Barrot** (n° 7724) à **M. le ministre de la justice** ;

Une question de **Mme Vaillant-Couturier** (n° 7888) à **M. le secrétaire d'Etat** auprès du Premier ministre chargé de la jeunesse, des sports et des loisirs.

Le texte de ces questions est reproduit ci-après en annexe.

III. — Ordre du jour complémentaire soumis à la décision de l'Assemblée.

La conférence des présidents propose à l'Assemblée d'inscrire à la suite de l'ordre du jour prioritaire :

Du mercredi 22 octobre 1969, après-midi ;

Du jeudi 23 octobre 1969, après-midi et éventuellement

Du jeudi 23 octobre 1969, soir :

La discussion, jusqu'à son terme, de la proposition de résolution de **MM. Jacques Chaban-Delmas**, **Henry Rey**, **Raymond Mondon**, **Gaston Defferre** et **Jacques Duhamel**, tendant à modifier et à compléter le règlement de l'Assemblée nationale (n° 399-824).

ANNEXE

QUESTIONS ORALES VISÉES AU PARAGRAPHE II

1. Questions orales sans débat inscrites à l'ordre du jour du vendredi 17 octobre 1969, après-midi :

1° Au texte des questions orales publiées en annexe de l'ordre du jour établi par la conférence des présidents du 8 octobre 1969, ajouter les questions orales sans débat suivantes :

Question n° 7900. — **M. Fortuit** demande à **M. le Premier ministre** (fonction publique et réformes administratives) s'il peut lui faire connaître les dispositions qui ont été prises à la suite de la réponse (*Journal officiel*, débats A. N., du 1^{er} mai 1969), faite à sa question écrite n° 4698 (*Journal officiel*, débats A. N., du 22 mars 1969). Cette réponse, s'agissant du problème du numérotage d'un certain nombre de documents administratifs,

faisait état d'une étude systématique qui avait été demandée aux services spécialisés. Il souhaiterait savoir à quelles conclusions cette étude a abouti.

Question n° 7898. — M. Brugnol expose à M. le Premier ministre (fonction publique et réformes administratives) que les négociations, relatives à l'intégration de l'indemnité de résidence dans le traitement de base soumis à retenue pour le calcul des pensions de retraite, avaient abouti au décret n° 68-566 du 21 juin 1968, première étape de l'incorporation des 10,75 p. 100 d'indemnité de résidence dans le traitement, en intégrant 2 p. 100 à compter du 1^{er} octobre 1968. Il lui demande si la deuxième étape se situera au 1^{er} octobre ou au 1^{er} décembre 1969 et si, conformément aux promesses antérieures et à l'esprit des négociations de l'an dernier, l'intégration se poursuivra d'année en année et à quelle cadence.

2° Retirer les questions orales sans débat n° 4889, 5436, 7530, 7757, 7484, 5500, 5896.

2. Questions orales inscrites à l'ordre du jour du vendredi 24 octobre, après-midi :

Au texte des questions orales sans débat publiées en annexe à l'ordre du jour établi par la conférence des présidents du 8 octobre 1969, ajouter les questions orales avec débat suivantes :

Question n° 7208. — M. Marcus demande à M. le ministre de l'intérieur s'il envisage l'adoption d'un plan d'ensemble pour lutter contre le développement de la toxicomanie chez les jeunes. La découverte de plusieurs affaires de drogues a brusquement fait apparaître à l'opinion publique l'ampleur du problème. En réalité, depuis plusieurs années on a pu constater l'inquiétante progression de la consommation de stupéfiants chez les jeunes. Cette consommation s'orientait dans trois catégories de toxiques : la marijuana (ou haschisch ou chanvre indien) dont l'utilisation s'est considérablement étendue, les hallucinogènes (dont le L. S. D. qui a beaucoup fait parler de lui alors qu'il était en fait peu diffusé) et certains médicaments détournés de leur mission originelle. Les affaires récentes ont fait apparaître — ce qui est très grave — la consommation de stupéfiants « classiques » tel que l'héroïne qui, jusqu'à présent, paraissaient heureusement absents de la consommation du jeune. En mars 1966, il avait déjà eu l'occasion d'attirer — sans grand succès — l'attention des autorités municipales parisiennes sur le danger qui s'esquissait. Dans le courant de l'année 1966, le ministre des affaires sociales, conscient de la menace, avait réussi, par des mesures d'interdiction et de classement, à stopper le développement de la consommation de certains médicaments dangereux. Aujourd'hui, le problème de la drogue se pose avec une ampleur sans cesse accrue et tend à devenir un fléau national, même si, heureusement, il est loin d'atteindre la gravité qu'il connaît aux Etats-Unis et en Angleterre. Dans ces conditions, des mesures fragmentaires ne peuvent suffire. Il paraît souhaitable d'adopter un plan d'ensemble impliquant la participation de plusieurs services ministériels : intérieur, justice, santé publique, jeunesse, sports et loisirs, éducation nationale et information. Il faut, d'une part, renforcer la répression du trafic de la drogue, en donnant aux services concernés les moyens légaux d'agir et, d'autre part, établir un bilan de la drogue en France et des causes de son développement, et faire connaître à l'opinion publique l'état de la question. Une campagne nationale d'information auprès de la jeunesse comme auprès des parents s'avère indispensable. Il lui demande, en conséquence, s'il envisage de prendre des mesures de coordination nationale et de faire un plan d'ensemble, qui seuls peuvent aujourd'hui permettre de faire face à la gravité d'une question que l'on a trop souvent considérée avec négligence.

Questions de M. Mazeaud :

N° 7388 à M. le ministre de la justice ;

N° 7389 à M. le Premier ministre (jeunesse, sports et loisirs) ;

N° 7390 à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale ;

N° 7391 à M. le ministre de l'intérieur.

M. Mazeaud appelle l'attention :

De M. le ministre de la justice ;

De M. le Premier ministre (jeunesse, sports et loisirs) ;

De M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale ;

De M. le ministre de l'intérieur, sur l'émotion soulevée dans l'opinion publique par la multiplication des accidents causés, notamment dans les milieux de jeunes, par l'absorption de la drogue sous toutes ses formes. Il constate que ce problème prend un acuité nouvelle à la suite de la recrudescence des ravages causés au sein de la jeunesse et dont la presse s'est faite l'écho ces temps derniers. Il lui demande si les mesures préventives et répressives que le Gouvernement entend mettre en place sont de nature à stopper

ce fléau. Il estime qu'une étude du problème médical devrait également être entreprise parallèlement aux études relatives aux moyens mis à la disposition de la police et du pouvoir judiciaire, afin qu'une thérapeutique appropriée concoure à endiguer les conséquences de cette intoxication. Il convient, en effet, de lutter contre les exploitants du vice et les effets de cette exploitation qui permettent la dépravation d'un trop grand nombre de jeunes. Il estime, par ailleurs, qu'une politique de la jeunesse, adaptée aux circonstances actuelles et au monde nouveau dans lequel celle-ci évolue, devrait être adoptée. Il souhaite que ceux qui sont l'avenir de la France soient encouragés à organiser de véritables loisirs socio-éducatifs et sportifs afin de les aider à se forger des caractères forts aptes à assumer les responsabilités de l'existence qui les attend.

Question n° 7410. — M. Mazeaud appelle l'attention de M. le Premier ministre sur l'émotion soulevée dans l'opinion publique par la multiplication des accidents causés, notamment dans les milieux de jeunes, par l'absorption de la drogue sous toutes ses formes. Il constate que ce problème prend une acuité nouvelle à la suite de la recrudescence des ravages causés au sein de la jeunesse et dont la presse s'est faite l'écho ces temps derniers. Pour dégager les solutions indispensables, une action doit sans doute être entreprise, à la fois par le garde des sceaux, ministre de la justice, le ministre de l'intérieur, le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale, ainsi que par le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la jeunesse, des sports et des loisirs. Il lui demande si les mesures préventives et répressives que le Gouvernement entend mettre en place sont de nature à stopper ce fléau. Il estime qu'une étude du problème médical devrait également être entreprise parallèlement aux études relatives aux moyens mis à la disposition de la police et du pouvoir judiciaire afin qu'une thérapeutique appropriée concoure à endiguer les conséquences de cette intoxication. Il convient en effet de lutter contre les exploitants du vice et les effets de cette exploitation qui permettent la dépravation d'un trop grand nombre de jeunes. Il estime par ailleurs qu'une politique de la jeunesse, adaptée aux circonstances actuelles et au monde nouveau dans lequel celle-ci évolue, devrait être adoptée. Il souhaite que ceux qui sont l'avenir de la France soient encouragés à organiser de véritables loisirs socio-éducatifs et sportifs afin de les aider à se forger des caractères forts aptes à assumer les responsabilités de l'existence qui les attend.

Question n° 7446. — M. Spénaud attire l'attention de M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale sur le danger croissant, pour notre jeunesse, de l'utilisation des drogues. En marge de drames récents, dont nous avons accidentellement connaissance, on entrevoit la profondeur et l'accélération du mal. En fait, les affaires de drogue sont quatre fois plus nombreuses qu'en 1965 et concernent, pour 30 p. 100 des jeunes de moins de vingt et un ans, pour 9 p. 100 des jeunes de moins de dix-huit ans : pour 100 drogués dans la population totale voici quatre ans, il y a aujourd'hui 120 drogués parmi les jeunes de moins de vingt et un ans, dont 36 de moins de dix-huit ans. Cette progression constitue pour l'avenir de la nation tout entière une menace très grave contre laquelle il faut mettre en garde l'opinion et mobiliser tous les moyens de l'Etat. En premier lieu, il est urgent d'informer l'opinion et particulièrement la jeunesse elle-même contre les dangers de la drogue : l'O. R. T. F. doit consacrer des émissions, les unes médicales, les autres sociales, à ce fléau ; l'école doit traiter ce problème au seuil des classes adolescentes ; la responsabilité des parents doit être enseignée et, éventuellement, sanctionnée. En second lieu, il faut adapter notre législation au caractère nouveau que prend le marché des stupéfiants par suite de la plus grande indépendance des jeunes et de la baisse des prix de certaines drogues : la « liste juridique » des stupéfiants doit être constamment mise à jour ; le contrôle de leur fabrication, de leur détention, de leur circulation, de leur utilisation, doit être renforcé dans la loi et dans les moyens ; les sanctions doivent être aggravées particulièrement pour les « fournisseurs », responsables principaux, et la complicité des parents recherchée et sanctionnée chaque fois qu'informés des pratiques interdites de leurs enfants, ils n'auront pas assumé avec toute la conviction possible leur devoir de parents. Il lui demande : 1° si le Gouvernement peut souscrire à l'analyse et aux suggestions qui précèdent ; 2° dans l'affirmative, sous quelle forme, dans quels délais et avec quels moyens le Gouvernement entend donner l'impulsion indispensable au renforcement de la lutte contre ce redoutable fléau.

Question n° 7724. — M. Jacques Barrot demande à M. le ministre de la justice quelles mesures le Gouvernement compte prendre ou proposer pour réduire le fléau social que constitue l'usage de la drogue et des stupéfiants.

Question n° 7888. — Mme Vaillant-Couturier expose à M. le Premier ministre (jeunesse, sports et loisirs) que l'opinion publique, jeunes et parents, mise brutalement devant le problème de

l'extension de l'usage de la drogue, s'interroge avec une certaine anxiété. M. le ministre de l'intérieur a mis l'accent sur la répression et il faut, certes, démanteler radicalement les réseaux de trafiquants qui ont trop longtemps prospéré. Mais l'action policière ne peut être la réponse adéquate ni pour la récupération physique, morale et sociale de ceux qui se sont laissés entraîner, ni pour détourner une fraction de la jeunesse des paradis artificiels. Plus que jamais une politique scolaire et universitaire audacieuse disposant de moyens suffisants en locaux et en maîtres s'impose. La formation technique et professionnelle doit donner à chacun la possibilité de trouver sa place dans la vie sociale. L'équipement sportif doit être développé pour permettre à tous, jeunes et adultes, des loisirs sains. Le Gouvernement est mis, là, devant ses responsabilités, avec le lourd bilan de dix années de gestion au cours desquelles le déficit des moyens par rapport aux besoins s'est aggravé. Mais surtout la jeunesse a besoin d'œuvrer à son avenir dans l'enthousiasme et le don de soi et la société capitaliste ne peut lui en ouvrir les perspectives, malgré les incantations actuelles sur la « nouvelle société ». C'est la leçon du drame qui s'amorce aujourd'hui. C'est pourquoi elle lui demande s'il n'envisage pas d'exposer devant le Parlement la politique précise que le Gouvernement entend adopter dans le domaine considéré.

QUESTIONS

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

QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

8008. — 16 octobre 1969. — **M. Peyrefitte**, à la lumière d'auditions auxquelles a procédé la commission des affaires culturelles, familiales et sociales, expose à **M. le Premier ministre** que de récents faits divers, qui ont sensibilisé l'opinion au problème de la drogue, révèlent un aspect préoccupant d'un problème plus général et plus profond : celui de la dégradation des comportements individuels et sociaux. Il lui rappelle que cette dégradation prend des formes multiples : non seulement toxicomanie, mais communautés délinquantes, manifestations de violence, alcoolisme, suicide d'adolescents, invasion de la pornographie dans le milieu de vie quotidien. Elle résulte d'évolutions qui n'ont rien de condamnable en elles-mêmes — urbanisation, croissance économique, élévation du niveau de vie, développement des moyens d'information de masse — mais dont la marche incontrôlée conduit à certaines conséquences dangereuses. Tout en se gardant de préconiser l'impitoyable « ordre moral » en vigueur dans l'ensemble des régimes marxistes, qu'ils soient d'obédience russe ou chinoise, et en restant fermement partisan des principes de tolérance auxquels la France est heureusement attachée, il lui demande si le Gouvernement ne craint pas que les principes du libéralisme économique et de la « société de consommation », en honneur dans les démocraties occidentales, ne risquent d'aboutir, faute d'éducation des masses ou de garde-fous, à une intoxication et même à une sorte d'autodestruction de la jeunesse. Il attire donc l'attention du Gouvernement sur l'opportunité de veiller à l'application des textes destinés à protéger la jeunesse, et d'examiner si la législation en vigueur est adaptée à cette situation nouvelle. Devant l'ampleur et la gravité présente du problème, il lui demande en outre s'il n'estime pas souhaitable d'entreprendre un effort approfondi de réflexion en y associant l'opinion publique — avec le concours des moyens d'information de masse qui, à n'en pas douter, sauraient se montrer à la hauteur de leur mission. Enfin, s'agissant d'un problème qui ne concerne pas la France seule, mais la société occidentale, il lui demande s'il ne lui paraîtrait pas opportun de faire participer à la réflexion comme à l'action nos voisins européens, et plus particulièrement nos partenaires de la Communauté économique.

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. »

7987. — 16 octobre 1969. — **M. Dominati** expose à **M. le ministre de la justice** le cas d'un jeune homme incarcéré depuis le 2 octobre 1969, qui illustre les réticences apportées par certains juges d'instruction pour appliquer les instructions ministérielles sur la détention préventive. Le jeune homme, mineur de vingt ans, a été arrêté pour des délits qu'il a aussitôt reconnus. Depuis ce jour, il est tenu au secret sans que sa famille, au demeurant parfaitement honorable, puisse lui rendre visite, le juge subordonnant les délivrances du permis à l'examen au fond des faits reprochés. Dans le cas signalé, le maintien en détention du jeune inculpé semble d'autant plus injustifié qu'on le prive de tout contact avec son milieu familial ; il reste abandonné à l'influence nocive du milieu des prisons. C'est pourquoi il lui demande si, dans le cadre des réformes projetées, il envisage une procédure assouplie en ce qui concerne l'examen des décisions de maintien en détention préventive, ainsi que l'autorisation du permis de visite aux familles ; il convient en effet de souligner qu'en raison de ses tâches sans doute accablantes et diverses, le juge d'instruction ne peut consacrer plus de trois heures par jour à l'examen des dossiers, ce qui retarde considérablement l'instruction.

7988. — 16 octobre 1969. — **M. Dumortier** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur la situation exacte des retraités de la Société nationale des chemins de fer français au point de vue des pensions. Ces dernières ne sont calculées que sur 73,60 p. 100 de la rémunération des actifs ; contrairement aux stipulations de la loi du 21 juillet 1909 et des décrets d'application de 1911 qui codifient les retraites des cheminots. Cette différence de 26,40 p. 100 provient de la non-prise en compte, dans le calcul des pensions, de deux éléments de la rémunération qui sont : le complément de traitement non liquidable et l'indemnité de résidence. A la suite de l'accord du 4 juin 1968, un tiers du complément de traitement non liquidable a été incorporé au traitement fixe et l'espoir était donné que les deux tiers restants le seraient par la suite. Or aucune nouvelle mesure n'est intervenue dans ce domaine. Pourtant ce complément de traitement non liquidable n'existe qu'à la Société nationale des chemins de fer français et constitue pratiquement une partie du traitement. En ce qui concerne l'indemnité de résidence, les taux sont de 25 p. 100 à 18 p. 100 à la Société nationale des chemins de fer français. Du fait de ces deux éléments non compris dans le calcul des retraites, le rapport pensions-salaires continue à se dégrader en valeur absolue à chaque augmentation des salaires. Il lui demande s'il n'estime pas devoir provoquer une intégration, même partielle, du complément de traitement non liquidable dans les éléments valables pour le calcul des pensions.

7989. — 16 octobre 1969. — **M. Lainé** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** le cas des personnes qui viennent à se trouver, par voie d'héritage, possesseurs d'un stock d'eau de vie non déclaré et dont elles ignorent totalement l'existence. Il lui précise que les intéressés n'ont le choix qu'entre deux solutions : ou bien ne pas faire état de leur découvert, avec tous les risques qu'une telle dissimulation entraîne pour ces détenteurs involontaires et, dans le cas où la fraude n'est pas découverte, l'importante perte de recettes qui en résulte pour le Trésor public ; ou bien effectuer une déclaration régulière au service de la Régie — auquel cas les sommes considérables qu'ils sont tenus d'acquitter pour détention d'alcool clandestin risquent de réduire singulièrement et quelques fois même de dépasser la valeur des biens dont ils viennent de prendre possession. Il lui demande s'il n'estime pas que, dans des cas de ce genre, ces détenteurs d'alcool clandestin, dont la bonne foi est évidente, pourraient être autorisés à faire, dans les trois mois de leur prise de possession des lieux, une déclaration de découverte des stocks, étant alors entendu qu'ils n'auraient à acquitter que le seul paiement des droits simples sur l'alcool.

7990. — 16 octobre 1969. — **M. Philibert** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** s'il peut lui faire connaître la liste des projets retenus au V^e Plan dans les Bouches-du-Rhône concernant : 1^o les équipements hospitaliers ; 2^o les équipements sociaux. Il lui demande enfin quel sera l'avancement de ces projets au 31 décembre 1969.

7791. — 16 octobre 1969. — **M. Philibert** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** s'il peut lui faire connaître la liste des projets retenus au V^e Plan dans les Bouches-du-Rhône concernant : 1° les classes d'enseignement primaire ; 2° les classes d'enseignement secondaire ; 3° les classes d'enseignement technique ; 4° les classes d'enseignement supérieur. Il lui demande également quel sera l'avancement de ces projets au 31 décembre 1969.

7792. — 16 octobre 1969. — **M. Philibert** demande à **M. le ministre de l'équipement et du logement** s'il peut lui faire connaître la liste des projets retenus au V^e Plan dans les Bouches-du-Rhône concernant : 1° les autoroutes ; 2° les routes nationales ; 3° les constructions H. L. M. Il lui demande également quel sera l'avancement de ces projets au 31 décembre 1969.

7793. — 16 octobre 1969. — **M. Philibert** demande à **M. le ministre des postes et télécommunications** s'il peut lui faire connaître : 1° le nombre des demandes d'installations téléphoniques non satisfaites à ce jour ; 2° le montant total des avances sans intérêt consenties à son ministère par les collectivités locales, départements et communes, ainsi que par la chambre de commerce.

7794. — 16 octobre 1969. — **M. Bayou** expose à **M. le Premier ministre** qu'au cours d'une réunion d'études sur les problèmes de la campagne anti-alcoolique orientée uniquement vers une campagne antivin, le président du comité national contre l'alcoolisme, consulté, a déclaré que « son organisme n'était pas responsable des campagnes menées à la télévision, qui sont assurées par le comité d'études contre l'alcoolisme, relevant du service du Premier ministre ». Il lui demande quelles mesures urgentes il compte prendre pour qu'il soit mis fin à une campagne qui vise manifestement à faire porter au seul vin la responsabilité des méfaits de l'alcoolisme alors que, depuis dix ans, la consommation du vin par tête d'habitant est en recul, contrairement à celle d'autres boissons alcooliques.

7795. — 16 octobre 1969. — **M. Laville** expose à **M. le ministre de l'équipement et du logement** que l'application de la loi d'orientation foncière n° 67-1253 du 30 décembre 1967, instituant la taxe locale d'équipement, soulève de nombreuses contestations. En effet, l'appréciation de la valeur des immeubles soumis à la taxe précitée, telle qu'elle est faite par l'administration, fait ressortir des prix hors de proportion avec le coût réel de la construction. Il en résulte des charges financières souvent très lourdes pour les assujettis dont certains, réalisant leur projet de construction dans le cadre des coopératives locales pour l'accès à la propriété, sont de condition très modeste. De telles évaluations, qui sont connues des entrepreneurs, auront des répercussions évidentes sur le coût de la construction, l'évaluation de l'administration pouvant servir d'argument pour une augmentation très sensible des devis présentés par les entreprises de construction. Il lui demande s'il n'estime pas que la taxe locale d'équipement pourrait être reconsidérée et remplacée par une taxe applicable sur la vente des terrains, ce qui aurait pour effet de freiner la spéculation et de répondre plus exactement aux objectifs de la loi d'orientation foncière.

7796. — 16 octobre 1969. — **M. Laville** expose à **M. le ministre de la justice** les différentes interprétations qui sont faites de la loi n° 69-700 du 30 juin 1969, portant amnistie de faits délictueux commis avant cette date, par les services du ministère de l'économie et des finances et les services de la justice. C'est ainsi qu'un délinquant condamné par le tribunal correctionnel de Dax le 4 juillet 1969 à 800 francs d'amende pour homicide involontaire et 40 francs d'amende pour infraction au code de la route, délit et infraction commis antérieurement à la loi du 30 juin 1969, est invité par le percepteur à payer l'amende infligée pour homicide involontaire et bénéficie de l'amnistie pour la seule amende infligée pour la contravention au code de la route. Les représentants du parquet se refuseraient à délivrer l'ordonnance de la contrainte par corps en cas de non-paiement de l'amende. C'est dire que le ministère public estime que la loi du 30 juin 1969 doit être appliquée aussi bien au délit qu'à la contravention. Il demande quelles mesures il compte prendre pour obtenir des services du ministère de l'économie et des finances et des services de la justice une même interprétation de la loi d'amnistie du 30 juin 1969.

7797. — 16 octobre 1969. — **M. Jean-Paul Palewski** signale à **M. le ministre des postes et télécommunications** que l'administration des postes et télécommunications subordonne l'utilisation des machines à affranchir au règlement de leur consommation par pré-

lèvement automatique, soit sur les chèques postaux, soit sur un compte bancaire. Or, l'arrêté interministériel du 27 juillet 1964 autorisant l'emploi de ces machines ne permet nullement à l'administration des postes et télécommunications d'aggraver par ce procédé (art. 23 et 24 de l'arrêté). Il lui demande quelle mesure il compte prendre pour mettre fin à une pratique qui paraît en contradiction avec les modes normaux de règlement des sommes dues, le prélèvement automatique devant faire l'objet d'un accord entre les deux parties intéressées.

7798. — 16 octobre 1969. — **Mme Aymé de la Chevallière** appelle l'attention de **M. le ministre du développement industriel et scientifique** sur les difficultés très importantes que connaissent actuellement les sociétés de constructions métalliques et mécaniques dans l'approvisionnement en fers destinés à la construction des bâtiments métalliques, difficultés qui se répercutent sur les prix et délais de livraison. Elle lui expose qu'une intervention faite à ce sujet par la fédération nationale de la construction métallique auprès du Gouvernement n'a pas provoqué les effets souhaités. Or, la situation du marché des aciers va provoquer à moyen terme des répercussions sensibles sur l'économie française. Une entreprise des Deux-Sèvres concernée par ce problème fait valoir qu'il n'existe pratiquement en France, par suite des regroupements, que trois sociétés capables de répondre à sa demande d'approvisionnement. Or, aucune de ces sociétés n'accepte d'enregistrer les commandes alors que l'entreprise qui souhaite acheter consomme six à sept cents tonnes de poutrelles par mois. Sur le plan des prix, les aciers achetés couramment 600 à 640 francs la tonne en janvier 1969 font actuellement l'objet d'une facturation à un cours parallèle qui atteint entre 1.000 et 1.300 francs la tonne. Cette situation, en ce qui concerne l'entreprise en cause, est extrêmement regrettable, car si elle se prolonge, elle risque au cours du premier trimestre 1970 de la priver des aciers nécessaires pour faire tourner une usine de charpente, ce qui risque d'entraîner la mise en chômage du personnel. Elle lui demande quelle est sa position à l'égard du problème ainsi évoqué.

7799. — 16 octobre 1969. — **M. Bouchacourt** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** que la loi de finances pour 1969 (n° 68-1172 du 27 décembre 1968) stipule notamment dans le paragraphe II de l'article 8 du titre 1^{er} que « pour la perception des droits de mutation à titre gratuit il est effectué un abattement de 200.000 francs sur la part de tout héritier, légataire ou donataire, incapable de travailler dans des conditions normales de rentabilité en raison d'une infirmité physique ou mentale, congénitale ou acquise » et « qu'un décret en Conseil d'Etat déterminera les modalités d'application du présent alinéa ». Le décret d'application se rapportant à ce texte n'a pas encore été publié. Il lui demande si l'abattement en cause doit prendre effet à compter de la promulgation de la loi de finances ou de celle du décret d'application. Il souhaiterait également savoir à quelle date approximative paraîtra ce décret.

8000. — 16 octobre 1969. — **M. Albert Bignon** appelle l'attention de **M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population** sur l'arrêté du 23 juillet 1968 portant agrément de textes annexes au règlement joint à la convention du 31 décembre 1958 créant un régime national interprofessionnel d'allocations spéciales aux travailleurs sans emploi de l'industrie et du commerce. L'annexe n° 12 jointe à cet arrêté dispose que, pour avoir droit aux allocations spéciales, les intéressés doivent avoir effectué au moins 1.000 heures de travail salarié relevant du régime au cours des douze mois précédant la rupture de leur contrat de travail. Cependant, lorsqu'au cours de cette période un demandeur d'emploi a bénéficié des prestations en espèces de l'assurance maladie, le temps pendant lequel il a reçu ces prestations est neutralisé et le point de départ de la période de douze mois est avancé d'autant. Cette disposition paraît extrêmement rigoureuse et on comprend mal que la période de maladie ne soit pas prise en compte pour la détermination des 1.000 heures de travail salarié ouvrant droit aux allocations spéciales. Il lui demande quelles raisons ont motivé cette disposition en souhaitant qu'elle puisse être supprimée.

8001. — 16 octobre 1969. — **M. Benhomme** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur les dispositions de la loi n° 64-1245 du 16 décembre 1964 relative au régime de répartition des eaux et à la lutte contre leur pollution. Il lui rappelle que les agences financières des organisations de bassin sont habilitées par l'article 14 de ce texte à percevoir des redevances. Un décret du 14 septembre 1966 précise que « des redevances peuvent être réclamées aux personnes publiques ou privées qui rendent

l'intervention de l'agence nécessaire ou utile : soit qu'elles contribuent à la détérioration de la qualité de l'eau ; soit qu'elles effectuent des prélèvements sur les ressources en eau ; soit qu'elles modifient la régime des eaux de tout ou partie du bassin ». Il lui expose, à cet égard, que la chambre d'agriculture de Tarn-et-Garonne lui a fait valoir qu'il serait souhaitable de suspendre la mise en recouvrement des redevances fixées par les agences financières de bassin, en ce qui concerne les agriculteurs, en attendant le résultat d'une enquête lancée sur le plan national par l'Assemblée permanente des chambres d'agriculture. Il est en effet évident que si toutes les couches de la société sont concernées par la pollution des eaux, par contre il semble que les agriculteurs devraient être exonérés pour les prélèvements d'eaux puisque celles-ci retournent, pour leur presque totalité, au sol. Il lui demande s'il envisage une modification de la loi précitée et du décret du 14 septembre 1966 pour tenir compte des remarques précédemment exprimées.

8002. — 16 octobre 1969. — **M. Xavier Deniau** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur l'intérêt que présente la connaissance de l'évolution du marché extérieur en fonction des barrières douanières. Il lui demande s'il peut lui indiquer d'une façon globale en s'en tenant aux grandes rubriques de la nomenclature douanière (produits alimentaires d'origine animale, végétale et tropicale et produits non alimentaires d'origine animale, végétale et tropicale) quel a été pour l'année 1968 le montant en devises des importations agricoles qui ont été soumises aux droits de douane en distinguant les pays membres de la Communauté économique européenne, de la zone franc, et les autres provenances.

8003. — 16 octobre 1969. — **M. Tomesini** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** que la réglementation des dépenses somptuaires a été instituée par l'article 35 de la loi n° 59-1472 du 28 décembre 1959 et par l'article 5 de la loi de finances pour 1962 (n° 61-1396 du 21 décembre 1961). Ses dispositions ont été reprises par l'article 39 (4°) C.G.I. La teneur des textes et surtout la codification impliquent que cette réglementation concerne uniquement les B.I.C. puisque l'article 39 est compris dans les règles servant à déterminer l'assiette de l'impôt en matière de B.I.C. Il lui expose qu'un membre d'une profession libérale se voit refuser par l'inspecteur des contributions directes la possibilité de déduire l'amortissement normal de la voiture qu'il utilise pour ses besoins professionnels, la valeur d'acquisition de celle-ci dépassant 20.000 francs. Pour ce refus d'amortissement au-dessus du chiffre de 20.000 francs, l'administration fiscale se base sur les dispositions de l'article 93 (2°) du C.G.I. qui prévoit qu'en matière de bénéficiaires non commerciaux les amortissements sont effectués suivant les règles applicables en matière de bénéficiaires industriels et commerciaux. Cet inspecteur semble donc considérer que l'amortissement précité, quant aux bénéficiaires industriels et commerciaux (B.I.C.), s'applique ipso facto en matière de bénéficiaires non commerciaux en fonction de cet article du code. Cette interprétation semble inexacte. Il convient d'ailleurs d'observer que l'article 93 en matière de bénéficiaires non commerciaux se réfère aux règles d'amortissement des B.I.C., en ce qui concerne le taux, la durée, le mode d'amortissement, etc. Ces règles générales auxquelles renvoie le texte précité figurent en matière de B.I.C. à l'article 39 (2° alinéa). C'est l'ensemble de ces règles, mais elles seules, que l'on peut transposer en matière de B.N.C. Toutefois, l'article 39 (4°), dans lequel se trouve incluse la limite pour l'amortissement des voitures dont le prix d'acquisition dépasse 20.000 francs, ne concerne pas les règles d'amortissement en général mais la limitation des dépenses somptuaires. Or, il n'existe dans la limitation de l'assiette des B.N.C., dans les articles 92 et suivants du code, aucun alinéa qui renvoie à la réglementation des dépenses somptuaires visées à l'article 39 (4°). Il apparaît donc que cet article n'est pas applicable en matière de B.N.C. et que l'intéressé peut amortir la voiture qu'il utilise pour ses besoins professionnels sans limitation en fonction du prix d'achat. Il lui demande ce qu'il pense de ce problème et de l'interprétation qu'il vient de lui exposer.

8004. — 16 octobre 1969. — **M. Vancalster** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** la comparaison de la situation, au regard de l'I.R.P.F., de deux contribuables mariés, bénéficiant l'un et l'autre de deux parts, et dont les seules ressources sont constituées par des salaires. Pendant l'année civile 1967, le premier, qui exerce des fonctions de cadre, a bénéficié de salaires s'élevant à un montant de 100.000 francs ; le second, représentant, a perçu une rémunération totale annuelle de 200.000 francs. En appliquant respectivement aux chiffres qui précèdent les abattements prévus

par la réglementation fiscale, le cadre a eu à déclarer un revenu imposable de 72.000 francs, d'où une imposition de 21.240 francs, abstraction faite de la majoration de 25 p. 100 découlée de la loi de finances rectificative pour 1968 n° 88-695 du 31 juillet 1968. Parallèlement, le représentant a déclaré un revenu imposable de 100.000 francs, générateur d'une imposition de 35.840 francs. Par suite, les chiffres qui précèdent amènent à constater que les 100.000 francs annuels de revenu brut supplémentaire dont a bénéficié le représentant ne donnent lieu qu'à un complément d'imposition de 14.400 francs (35.840 — 21.240). Sans méconnaître l'incidence évidente que sont susceptibles d'avoir au cas d'espèce les frais professionnels dont le montant se trouve pourtant toutefois nécessairement circonscrit, il est vrai, par un plafond, il lui demande s'il n'envisage pas de remédier à la flagrante inégalité fiscale qui résulte de la mise en parallèle ci-avant. En outre, en sa qualité de détenteur de la carte d'identité professionnelle instituée par la loi du 8 octobre 1919, le représentant visé bénéficie pour son véhicule, en application de l'article 019 de l'annexe II du code général des impôts, d'une exonération de taxe différentielle sur les véhicules à moteur (vignette) ; or, il lui fait observer que le véhicule automobile est susceptible d'être indistinctement, pour l'un et l'autre de ces salariés, indispensable à chacune de leurs activités respectives. Il lui demande de quels éléments particuliers de fait s'inspire l'octroi au seul représentant de l'avantage fiscal correspondant.

8005. — 16 octobre 1969. — **M. Vancalster** demande à **M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population** si le bénéfice du statut des voyageurs, représentants ou placiers énoncé aux articles 29 k et suivants du titre II du livre 1^{er} du code du travail est la prérogative d'une personne qui, effectivement titulaire de la carte d'identité professionnelle prévue par la loi modifiée du 8 octobre 1919, se fait toutefois, sur le plan pratique et de manière habituelle, substituer dans l'exercice de l'activité correspondante par un tiers rémunéré par ses soins.

8006. — 16 octobre 1969. — **M. Westphal** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** que depuis le 1^{er} janvier 1968, les distributeurs de carburants liquides (essence, super, gas-oil et fuel) sont assujettis à la T. V. A. Suivant l'article 3 du décret n° 67-92 du 1^{er} février 1967, ces commerçants ne peuvent récupérer la taxe qui a grevé leurs factures de carburant qu'avec un mois de retard. Ainsi la T. V. A. qui a été payée à la compagnie pétrolière en septembre 1969, ne peut être déduite que de la taxe qui est due sur le chiffre d'affaires d'octobre 1969. Cette règle qui ne présente pas d'inconvénient pour la grande majorité des assujettis, provoque des impasses financières très sévères chez les détaillants de la vente de carburant. Ces difficultés tiennent à l'augmentation constante du débit des stations-service à la suite de l'augmentation du parc des voitures ; et à la rotation rapide du stock à la suite de la capacité limitée du stockage des stations-service ainsi que, d'autre part, du montant important des factures. C'est ainsi, par exemple, qu'il a eu connaissance de la situation de plusieurs gérants qui, en trois ou quatre mois, acquittaient entre 10.000 et 15.000 francs de T. V. A. En fait, ils font donc une avance à l'Etat qui sera seulement restituée lors de la cessation de leur exploitation. Cette situation est d'autant plus regrettable que les pompistes en location-gérance sont, en général, de condition modeste, apportent un fonds de roulement qui n'est compris qu'entre 5.000 et 10.000 francs en moyenne et que la marge sur les carburants est réglementée (en moyenne 4 p. 100). Il lui demande s'il envisage l'abolition de la règle du décalage d'un mois en ce qui concerne les distributeurs de carburants et combustibles liquides.

8007. — 16 octobre 1969. — **M. Berthelot** rappelle à **M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population**, que l'usine Socam, à Chartres, employait jusqu'ici 417 personnes. Cette usine vient d'être rachetée par les Etablissements Jacotet qui ont décidé de procéder à la reconversion de la production de l'entreprise, reconversion qui doit se traduire par le licenciement de 337 personnes sans qu'aucun reclassement véritable n'ait été prévu par la direction. Aussi, devant la gravité de cette décision et les vives inquiétudes parmi les travailleurs de la Socam, il lui demande s'il n'estime pas nécessaire : 1° que des mesures soient prises dans les meilleurs délais afin que les travailleurs licenciés puissent être reclassés sans perte de salaire ni avantages sociaux ; 2° que les travailleurs qui seront réembauchés par l'entreprise Jacotet le soient sur la base des salaires et des avantages sociaux actuellement en vigueur à l'usine Socam et que leur période d'inactivité temporaire (la direction de cette usine prévoit que les 80 personnes qui seront réembauchées le seront progressivement à partir de janvier et février 1970) soit compensée par une rémunération égale à celle qu'ils perçoivent actuellement.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES ETRANGERES

7307. — M. Péronnet demande à **M. le ministre des affaires étrangères** s'il peut lui faire connaître les réactions du Gouvernement devant les détournements d'avions qui se sont multipliés ces temps derniers et les mesures qu'il pense pouvoir préconiser pour s'associer à la lutte contre les actes de piraterie aérienne soit devant le Conseil de sécurité, soit devant l'Assemblée générale de l'O. N. U. (Question du 13 septembre 1969.)

Réponse. — Le Gouvernement français est très préoccupé par le grave problème des détournements d'avions, qui déborde le domaine de la sécurité aérienne et revêt un caractère politique marqué. Si les différentes démarches qui ont été entreprises n'aboutissent, il est évident qu'un recours aux Nations Unies pourrait être envisagé. Des consultations ont été engagées à cet égard entre les principaux pays intéressés en vue d'élaborer une position commune susceptible de recueillir une large adhésion. Le Gouvernement français, pour sa part, ne négligera aucun effort pour aboutir, en liaison avec les autres Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, à un règlement acceptable de cette affaire.

AGRICULTURE

5638. — M. Brocard demande à **M. le ministre de l'agriculture** concernant l'indemnité viagère de départ majorée et au regard d'un cessionnaire s'installant en regroupant deux exploitations, comment concilier les instructions ministérielles portées dans la documentation juridique selon qu'il s'agit de : a) la fiche n° 9 (lettre ministérielle 11477 du 19 décembre 1968) d'où il ressort qu'un père « installé » son fils peut bénéficier de l'indemnité viagère de départ majorée lorsque le fils reprend, dans un délai de trois mois, les terres d'un voisin lui permettant d'atteindre trois fois la superficie de référence. Le voisin peut également prétendre à l'indemnité viagère de départ majorée ; b) la fiche n° 5 (lettre ministérielle 10007 du 12 décembre 1968) d'où il ressort que, pour prétendre à l'indemnité viagère de départ majorée, le cessionnaire « doit toujours être installé » (titre B, § 1, de la fiche, p. 2). En effet, dans le cas a, le cessionnaire s'installe (tout en permettant le regroupement de deux exploitations voisines). Dans le cas b, il semble bien qu'il doive déjà être installé. (Question du 29 avril 1969.)

Réponse. — Le cessionnaire « installé » est celui qui est en mesure de réunir l'exploitation qu'il reçoit du cédant à son exploitation voisine. Il peut se procurer ladite exploitation voisine en même temps que l'exploitation du cédant. L'essentiel est, en effet, qu'un aménagement foncier soit réalisé. Ainsi, lorsque deux agriculteurs âgés voisins transfèrent simultanément à un même cessionnaire chacun au moins 5 hectares et si la superficie des deux exploitations réunies en une seule est égale ou supérieure au seuil réglementaire à partir duquel le taux majoré peut être attribué, l'aménagement foncier est réalisé par le concours des deux cédants dont les droits à l'indemnité viagère de départ majorée sont équi-valents.

6079. — M. Poudevigne expose à **M. le ministre de l'agriculture** que le décret n° 69-242 du 20 mars 1969 avait prévu des modalités plus libérales, notamment quant à l'âge d'octroi de l'indemnité viagère de départ. Les textes d'application de ce décret n'étant pas encore parus, les bénéficiaires éventuels se voient refuser la prise en considération de leurs dossiers, ce qui crée un malaise supplémentaire dans le monde paysan. Il lui demande s'il ne lui paraîtrait pas opportun de publier sans tarder les textes d'application ou, à défaut, d'autoriser les organismes chargés de l'instruction des dossiers de les prendre en considération de façon à les liquider dès la parution des textes attendus. (Question du 2 août 1969.)

Réponse. — La détermination des critères régionaux prévus pour la mise en œuvre du décret n° 69-242 du 20 mars 1969 relatif à l'indemnité viagère de départ non complètement de retraite, accordée à soixante ans, hors des zones de rénovation rurale a été demandée aux autorités régionales et départementales et les propositions reçues ont été examinées par le conseil d'administration du C. N. A. S. E. A. Elles vont faire l'objet d'une notification d'approbation. Toutefois, dès le 12 mai 1969 et sans attendre la détermination de ces critères, qui a nécessité la consultation des commissions départementales et régionales, des instructions ont été données aux organismes départementaux pour l'aménagement des structures des exploitations

agricoles sous le timbre du centre national pour l'aménagement des structures des exploitations agricoles pour que toutes les demandes déposées au titre de ce décret soient reçues et enregistrées dès lors qu'elles remplissent les conditions générales : j) ma définies dans le décret. Les requérants dont les demandes satisfieront aux conditions retenues dans les régions ne subiront aucun préjudice puisque les avantages attribués devront, comme il est de règle, prendre comme date initiale d'effet le premier jour du mois suivant la conclusion des actes de transfert de l'exploitation.

7280. — M. Péronnet demande à **M. le ministre de l'agriculture** de faire connaître les raisons pour lesquelles il a été décidé de réduire de 1 franc par kilogramme le montant du reversement prélevé par le Forma sur les importations de viande ovine. (Question du 13 septembre 1969.)

Réponse. — Le reversement prélevé par le Forma a pour objet de régulariser les cours de la viande ovine en période d'ouverture des frontières. La modification de la parité du franc et la tenue du marché décrite au tableau ci-après, justifient le rajustement du reversement. Cette mesure sera modifiée si l'action sur le marché dépasse l'effet recherché. Cotation hebdomadaire du mouton 1^{er} qualité ; marché de la Villette :

ANNÉES	A O U T				S E P T E M B R E			
1967	8,70	8,80	8,90	8,80	9,50	8,90	8,90	9,20
1968	9,40	9,40	9,40	9,70	9,90	10	9,70	9,50
1969	10,20	10,40	10,50	10,60	10,60	10,40	10,40	10,40

7336. — M. Ramette demande à **M. le ministre de l'agriculture** s'il peut lui faire connaître, pour les années 1968 et 1969 : 1^o le montant total du budget de chaque chambre départementale d'agriculture ; 2^o le budget de l'assemblée permanente des chambres d'agriculture. (Question du 13 septembre 1969.)

Réponse. — Les tableaux ci-joints répondent à la question posée :

1^o Montant total du budget général de chaque chambre départementale d'agriculture compte tenu des opérations d'ordre.

DÉPARTEMENTS	ANNÉE 1968		ANNÉE 1969	
	1 ^{er} section.	2 ^e section.	1 ^{er} section.	2 ^e section.
01 - Ain	2.359.837	9.600	1.741.866	17.600
02 - Aisne	2.565.968	61.000	2.098.197	109.000
03 - Allier	1.394.266	270.393	1.726.308	88.818
04 - Alpes (Basses).....	796.929	26.000	516.851	882.000
05 - Alpes (Hautes)....	993.114	39.900	841.379	39.381
06 - Alpes-Maritimes ...	1.008.508	95.289	1.040.175	92.700
07 - Ardèche	2.414.813	118.174	2.024.352	107.359
08 - Ardennes	1.596.203	150.000	1.083.582	87.000
09 - Ariège	1.160.058	160.688	912.808	47.625
10 - Aube	2.024.586	172.474	1.252.081	176.788
11 - Aude	3.095.481	205.408	2.618.410	495.501
12 - Aveyron	2.212.744	484.348	2.516.210	254.375
13 - Bouches-du-Rhône..	1.527.115	3.358.000	1.238.287	1.649.000
14 - Calvados	3.238.361	285.080	3.001.704	200.900
15 - Cantal	1.943.173	113.166	1.714.228	151.870
16 - Charente	2.812.752	166.068	1.903.597	17.859
17 - Charente-Maritime.	2.739.681	134.774	3.313.769	72.574
18 - Cher	1.275.412	30.931	1.383.718	16.290
19 - Corrèze	1.951.122	312.940	1.327.600	266.400
20 - Corse	741.409	204.182	716.747	363.182
21 - Côte-d'Or	2.324.332	134.350	2.046.985	166.808
22 - Côtes-du-Nord	3.747.615	159.091	3.102.998	174.451
23 - Creuse	1.484.075	371.160	1.077.846	376.011
24 - Dordogne	2.693.658	1.639.215	2.522.060	2.427.537
25 - Doubs	1.647.441	870.000	1.681.581	1.121.556
26 - Drôme	2.329.710	94.500	2.201.200	119.050
27 - Eure	2.989.771	64.907	2.381.208	66.352
28 - Eure-et-Loir	2.625.344	77.838	2.361.093	146.007
29 - Finistère	5.776.478	672.500	4.926.579	725.700
30 - Gard	2.524.220	177.603	1.674.654	451.201
31 - Garonne (Haute)....	1.766.212	20.000	2.318.259	177.000
32 - Gers	2.547.300	300.560	1.777.600	388.112
33 - Gironde	2.550.559	58.010	2.858.375	111.324
34 - Hérault	2.080.900	468.000	1.570.500	781.750
35 - Ille-et-Vilaine	4.341.467	6.575.000	4.090.911	6.430.000
36 - Indre	1.667.942	378.371	1.283.598	572.647
37 - Indre-et-Loire	2.381.029	91.800	1.970.993	41.980
38 - Isère	3.797.174	131.281	3.589.700	384.343
39 - Jura	2.437.865	52.799	1.716.446	157.600
40 - Landes	1.338.020	267.632	1.661.219	215.401
41 - Loir-et-Cher	2.021.800	14.000	1.741.960	22.100

DÉPARTEMENTS	ANNÉE 1968		ANNÉE 1969	
	1 ^{re} section.	2 ^e section.	1 ^{re} section.	2 ^e section.
42 - Loire	2.827.684	174.730	2.480.089	150.304
43 - Loire (Haute)	2.070.393	63.000	1.253.218	65.000
44 - Loire-Atlantique	4.138.042	1.782.740	3.831.567	1.753.563
45 - Loiret	2.650.019	368.843	2.614.750	776.724
46 - Lot	1.884.152	164.824	1.462.150	172.720
47 - Lot-et-Garonne	1.064.545	31.844	1.273.475	105.940
48 - Lozère	1.451.328	10.000	602.926	10.000
49 - Maine-et-Loire	5.191.735	1.758.400	4.404.535	2.040.800
50 - Manche	2.667.497	118.847	2.342.792	114.038
51 - Marne	1.967.517	190.197	1.622.596	524.239
52 - Marne (Haute)	1.487.540	4.000	1.305.942	2.017.700
53 - Mayenne	3.159.820	1.277.390	2.494.190	2.498.100
54 - Meurthe-et-Moselle	1.401.817	67.475	1.227.933	101.475
55 - Meuse	1.901.446	218.378	1.393.057	250.081
56 - Morbihan	4.040.227	350.500	3.777.510	842.610
57 - Moselle	1.621.778	78.730	1.503.159	76.139
58 - Nièvre	1.880.390	36.058	1.446.942	58.253
59 - Nord	2.548.920	246.920	2.107.500	455.646
60 - Oise	1.805.957	65.950	1.303.000	570.380
61 - Orne	2.727.819	2.246.550	2.399.021	2.188.160
62 - Pas-de-Calais	1.268.646	21.000	1.440.261	18.872
63 - Puy-de-Dôme	2.566.576	1.365.847	3.003.672	2.563.852
64 - Pyrénées (Basses)	1.323.934	1.370.533	1.449.848	870.000
65 - Pyrénées (Hautes)	1.157.699	69.335	791.396	41.140
66 - Pyrénées-Orientales	2.282.227	321.468	1.811.000	446.024
67 - Rhin (Bas)	3.055.493	1.763.978	2.952.715	1.829.827
68 - Rhin (Haut)	3.369.124	347.750	3.445.499	369.315
69 - Rhône	2.038.533	197.854	1.847.801	55.680
70 - Saône (Haute)	2.026.732	141.758	1.688.741	288.578
71 - Saône-et-Loire	2.453.642	49.133	2.284.702	216.681
72 - Sarthe	2.827.958	66.479	1.918.206	164.518
73 - Savoie	1.816.450	60.500	1.301.000	87.970
74 - Savoie (Haute)	2.245.182	173.804	1.816.789	45.296
76 - Seine-Maritime	2.024.076	355.930	2.054.576	209.810
77 - Seine-et-Marne	1.293.680	31.443	1.187.465	1.269.635
78 - Ile-de-France	1.920.200	277.600	2.153.300	402.700
79 - Sèvres (Deux)	2.176.672	1.695.089	1.898.636	103.247
80 - Somme	1.987.740	114.500	1.817.800	378.960
81 - Tarn	2.765.519	27.105	2.223.421	1.012.610
82 - Tarn-et-Garonne	1.494.215	37.166	1.261.674	38.566
83 - Var	1.324.658	79.000	1.182.445	92.000
84 - Vaucluse	1.940.090	198.824	1.660.881	192.855
85 - Vendée	3.571.493	92.222	2.365.625	99.684
86 - Vienne	1.224.513	131.334	1.474.779	118.002
87 - Vienne (Haute)	1.014.895	246.558	1.172.565	231.885
88 - Vosges	1.892.850	215.326	1.910.464	412.590
89 - Yonne	2.208.509	2.472.154	1.636.134	974.015
90 - Belfort (territoire de)	369.646	18.501	313.860	18.474

2° Budget de l'Assemblée permanente des chambres d'agriculture.

Années 1968 et 1969.

	Année 1968.		Année 1969.
1 ^{re} section	7.991.255	1 ^{re} section	8.714.000
2 ^e section	851.415	2 ^e section	1.044.000

DEFENSE NATIONALE

7398. — M. Bouiloché attire l'attention de M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale sur le fait que les dispositions de la loi n° 66-479 du 6 juillet 1966 portant statut du personnel accomplissant le service national actif dans les services de la coopération et celles de la loi n° 66-483 du 6 juillet 1966 portant statut du personnel accomplissant le service national actif dans les services de l'aide technique n'ont prévu l'utilisation des militaires du contingent que dans les Etats étrangers et dans les départements d'outre-mer. Hors il apparaît qu'un gros effort reste à faire en matière d'alphabétisation des travailleurs étrangers en métropole et, s'il est bon que la France envoie des volontaires du contingent dans des pays francophones qui n'ont jamais été sous l'autorité française (Burundi, ex-belge, par exemple), il semblerait normal, compte tenu des difficultés rencontrées tant dans la vie quotidienne que dans la vie du travail, de venir en aide aux étrangers travaillant en métropole. Dans ce contexte, il lui demande s'il serait favorable à une modification des textes susvisés de façon à permettre l'emploi en métropole de volontaires qualifiés du contingent désireux de participer à un travail d'alphabétisation. (Question du 13 septembre 1969.)

Réponse. — Les articles 36 et 37 de la loi n° 65-550 du 9 juillet 1965 relative au recrutement en vue de l'accomplissement du service national définissent les services de l'aide technique et de la coopération qui sont distincts l'un et l'autre du service militaire. Le premier contribue au développement des départements et territoires

d'outre-mer par la mise à leur disposition de jeunes gens non militaires du contingent; le second fait participer des jeunes français au développement des Etats étrangers liés à la France par des accords internationaux. La demande de l'honorable parlementaire tend, soit à affecter à des tâches civiles en métropole, d'une manière permanente, des jeunes militaires du contingent, soit à instituer une nouvelle forme de service civil. Cette suggestion se heurte présentement au texte de la loi de 1965, en particulier à celui de son article 26 qui prévoit que « les jeunes gens accomplissant le service militaire actif ne peuvent être affectés qu'à des emplois militaires ».

EQUIPEMENT ET LOGEMENT

6568. — M. Lebas expose à M. le ministre de l'équipement et du logement qu'il a pris connaissance avec satisfaction de son intention d'accélérer la politique de construction des autoroutes en faisant appel à des sociétés privées. Il appelle son attention sur l'intérêt considérable que présenterait, pour l'équipement et l'aménagement de la région de Picardie et de la région du Nord et du Nord-Est, la création d'une autoroute qui permettrait d'unir Paris à Bruxelles en suivant sensiblement le tracé de l'actuelle R. N. 2 (Villers-Cotteret, Solssons, Laon, Vervins, Avesnes-sur-Hepe, Maubeuge). Une telle autoroute constituerait le chemin le plus direct vers les régions économiques essentielles du Marché commun. Elle permettrait d'unir à Paris, dans les conditions de rapidité actuellement indispensables, les zones industrielles de l'Oise, de l'Aisne et du bassin de la Sambre. D'ailleurs un projet unissant Bruxelles à la frontière française dans la région de Maubeuge est actuellement en cours de réalisation par les autorités belges. Il lui demande s'il peut lui faire connaître sa position à l'égard de cette suggestion qui lui paraît essentielle pour les régions concernées, qui sont actuellement négligées à ce point de vue par les pouvoirs publics. (Question du 5 juillet 1969.)

Réponse. — La nécessité de réaliser les liaisons rapides nécessaires aux échanges commerciaux entre Paris et les régions industrielles de la Belgique a conduit à mettre au point un important programme autoroutier. Nous nous efforçons d'en poursuivre la réalisation en harmonie avec le programme belge, notamment en ce qui concerne les raccordements frontaliers. C'est dans cet objectif qu'ont été prévus, et pour partie réalisés, les travaux de l'itinéraire Paris-Bruxelles par Cambrai et Valenciennes (autoroute A2) et ceux de l'autoroute A1, en service jusqu'à Lille. Cette dernière trouve son débouché en Belgique, grâce à l'autoroute Gand-Bruxelles, en service depuis 1968. Dans ces conditions, la réalisation d'une autoroute Paris-Bruxelles, suivant le tracé de la R. N. 2, ne peut être envisagée; mais il convient de souligner que la R. N. 2 fera partie du réseau routier de première catégorie, ce qui lui assure une remise en état et un entretien suivis.

7044. — M. Krieg demande à M. le ministre de l'équipement et du logement s'il existe une réglementation pour la vente par chambres d'anciens hôtels de tourisme désaffectés. Il lui signale le cas d'hôtels de la côte normande dont les propriétaires ont cessé l'exploitation et dont ils ont vendu les bâtiments à des agences immobilières spécialisées dans ce genre d'opérations. Après des publicités intensives et plus ou moins fallacieuses, ces agences ont revendu lesdits hôtels à très peu de choses près dans l'état où elles les avaient achetés. Certes, les anciennes salles communes (salles à manger, salons), ont été cloisonnées et transformées en « studios » dans lesquels un minimum d'installations sanitaires ont été aménagées. Mais les anciennes chambres ont été vendues telles qu'elles, sans aucun aménagement supplémentaire et leurs actuels propriétaires ne disposent que des installations sanitaires communes qui étaient celles des anciens clients de l'hôtel. Il semble enfin, que ces opérations aient été des plus lucratives pour les agences qui les ont réalisées et auraient, dans certains cas, doublé à la vente les sommes investies lors de l'achat. De telles opérations allant en se multipliant, au détriment, d'une part, du patrimoine hôtelier qui, déjà insuffisant, va ainsi en s'amenuisant et, d'autre part, des acheteurs qui sont en définitive victimes d'une publicité fallacieuse, il serait heureux de savoir si les moyens légaux existent pour en empêcher la prolifération. (Question du 23 août 1969.)

Réponse. — L'administration, comme M. le député Krieg, ne laisse pas d'être préoccupée par les ventes d'hôtels, entraînant leur disparition, qui contrarient la mise en œuvre de la politique de modernisation et d'expansion de l'hôtellerie française. Elle est donc, en principe, nettement opposée à toutes ventes d'hôtels. Pour empêcher les ventes considérées, le commissariat général au tourisme s'appuie sur les dispositions de l'article 340 (§ 2) du code de l'urbanisme et de l'habitation qui stipule que : « les locaux à usage professionnel ou administratif ainsi que les meublés, hôtels, pensions de famille ou établissements similaires ne peuvent, s'ils ne conservent pas leur destination primitive, être affectés à un usage autre que l'habitation ». La circulaire du 27 juin 1962, parue au Journal officiel du 16 juillet

suivant, adressée à MM. les préfets et directeurs départementaux de la construction relative aux changements d'affectation et démolitions de locaux, a précisé notamment que dans les communes où la population est égale ou supérieure à 10.000 habitants, les changements d'affectation des locaux à usage d'hôtels sont soumis à autorisation. L'alinéa 17 (6^e) précise que l'autorisation doit être refusée: « s'il s'agit d'un hôtel classé comme hôtel de tourisme et s'il apparaît — compte tenu notamment de l'avis émis par les services du commissariat général au tourisme que MM. les préfets sont invités à consulter chaque fois qu'une hésitation est permise à ce sujet — que la disparition de cet hôtel de tourisme est susceptible de rendre insuffisantes les ressources hôtelières de la localité ». Dans ces conditions, il apparaît que les préfets disposent, en ce qui concerne les communes visées ci-dessus, des moyens utiles pour s'opposer aux changements d'affectation. En ce qui concerne les autres communes, les pouvoirs publics sont pratiquement désarmés pour faire échec aux ventes d'hôtels de tourisme. Par suite, seul un texte législatif complétant les dispositions de l'article 340 du code de l'urbanisme permettrait d'enrayer lesdites ventes: ce texte est actuellement en préparation. Il convient, enfin, de noter que si la disparition d'un certain nombre d'hôtels constitue incontestablement un problème non négligeable, les créations d'hôtels nouveaux constituent une compensation importante. Ces créations sont largement encouragées par les conditions très libérales de crédit décidées par le Gouvernement: prêts à long terme (quinze à vingt ans) et à faible taux d'intérêt (6,75 p. 100 pouvant être ramené dans les cas les plus favorables à 5 p. 100); prime spéciale d'équipement hôtelier instituée par le décret n° 68-538 du 30 mai 1968.

7087. — M. Buot appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement et du logement sur les effets regrettables entraînés par l'application de l'article 62 de la loi d'orientation foncière (n° 67-1253 du 30 décembre 1967) instituant une taxe locale d'équipement applicable à la construction, la reconstruction et l'agrandissement des locaux. Il lui expose en effet que les décrets n° 68-836, 68-837 et 68-838 du 24 septembre 1968, et parus au *Journal officiel*, lois et décrets du 26 septembre 1968, pris en application de certains articles de la loi du 30 décembre 1967, notamment en ce qui concerne les modalités et les taux de recouvrement de cette taxe, aboutissent à la perception supplémentaire de sommes élevées dépassant largement les prévisions de nombreux postulants à la construction et amenant certains titulaires du permis de construire à renoncer purement et simplement à leur projet. Il lui cite en exemple le cas de certaines localités importantes ou ayant à faire face à des investissements indispensables pour des réalisations d'urbanisation et de voirie, qui décident la fixation au taux supérieur de 3 p. 100. Or, cette taxe est calculée en fonction de la surface développée hors œuvre de la construction à édifier, soit 950 francs le mètre carré. Il semble donc que contrairement au chiffre retenu pour la prime à la construction, qui est basée sur un prix de 650 francs le mètre carré habitable, la taxe locale d'équipement est basée, sauf en ce qui concerne les immeubles correspondant aux normes H. L. M. ou assimilés, sur la surface hors tout: les caves, greniers, sous-sols, etc., paraissant considérés comme superficies d'habitation, les combles et les sous-sols n'étant pris en compte pour l'assiette de la taxe locale d'équipement que lorsque la preuve est apportée que ces surfaces ne sont pas utilisables pour l'habitation ou des activités à caractère artisanal, industriel, commercial ou agricole. Par ailleurs, en raison de la date d'entrée en vigueur de cette nouvelle taxe fixée tout d'abord au 1^{er} juillet 1968 par l'article 77 de la loi d'orientation foncière, puis reportée au 1^{er} octobre 1968 par l'article 13 de la loi n° 68-695 du 31 juillet 1968, des personnes titulaires du permis de construire accordé antérieurement à cette date, devenues passibles de cette taxation supplémentaire non prévue dans leurs prévisions financières, se trouvent dans l'obligation de ne pas donner suite à la construction envisagée, ce qui va manifestement à l'encontre de la politique d'expansion poursuivie dans ce domaine, pénalisant en outre les personnes de condition modeste, tributaires de prêts accordés sous réserve de l'obtention du permis de construire. Sans méconnaître le caractère positif de cette nouvelle taxation destinée à procurer aux collectivités locales des ressources nécessaires à la réalisation de l'ensemble de leurs équipements urbains et à l'acquisition de terrains, il lui demande: 1° s'il n'estime pas comme particulièrement rigoureuse l'interprétation des textes précités et si, en conséquence, il ne lui apparaît pas indispensable de reconsidérer les bases de calcul de la taxe locale d'équipement, en ne retenant que la superficie habitable et non la surface hors tout; 2° si le projet de décret, modifiant le décret n° 61-1036 du 13 septembre 1961 relatif au permis de construire et destiné à mettre ce dernier en harmonie avec les dispositions de l'article 89 du code de l'urbanisme modifié par l'article 43 de la loi d'orientation foncière, prévoit bien que la date d'application de la taxe en cause sera fixée, non à celle de l'octroi du permis de construire mais à la date authentique du dépôt de la demande en mairie. Il lui fait remarquer que l'intervention de mesures d'assouplissement

du décompte de la taxe, comme l'adoption de mesures transitoires libérales en faveur des personnes ayant sollicité un permis de construire, permettraient aux postulants à la construction de procéder à la réalisation de leur projet et constitueraient une base de relance de l'expansion de la construction, actuellement gravement compromise — outre la conjoncture actuelle — par une interprétation des textes qui semble aller à l'encontre du but du législateur. (*Question du 23 août 1969.*)

Réponse. — L'assiette de la taxe locale d'équipement est déterminée forfaitairement en appliquant à la surface de plancher développée hors œuvre une valeur au mètre carré variable selon la catégorie des immeubles et en affectant à ce produit un taux pouvant varier de 1 à 5 p. 100. Cette valeur forfaitaire a été fixée à 450 francs au mètre carré pour les habitations à loyer modéré et les programmes sociaux, à 650 francs pour les locaux des immeubles à loyer normal ou moyen et à 950 francs pour les locaux d'habitation d'un meilleur standing. Toutefois, les appartements et les pavillons dont la surface est inférieure à 1,2 fois la surface minimale exigée pour bénéficier des primes à la construction supportent également la taxe sur la base de 650 francs au mètre carré. Il est à souligner que seules les constructions ayant donné lieu à délivrance du permis de construire à partir du 1^{er} octobre 1968 peuvent être assujetties à ladite taxe. D'autre part, le montant parfois élevé de la taxe locale n'est pas imputable à l'administration qui en a fixé le taux de droit commun au pourcentage modique de 1 p. 100 mais aux collectivités locales qui peuvent porter ce taux jusqu'à 3 p. 100 par simple délibération. Par contre, l'adoption d'un taux supérieur à 3 p. 100 est subordonnée à l'intervention d'un décret; l'administration veille tout particulièrement à ce que de tels taux, inexistant à ce jour, demeurent exceptionnels. Il apparaît donc inopportun de modifier, peu après leur mise en application, les textes relatifs à la taxe locale d'équipement, et notamment de substituer la notion de surface habitable à celle de surface développée hors œuvre, celle-ci étant la seule référence générale susceptible de s'appliquer à toutes les catégories de bâtiments, y compris ceux à usage agricole, industriel ou commercial. L'honorable parlementaire souhaite également un assouplissement des mesures transitoires par application de la taxe aux seules constructions pour lesquelles le dépôt de la demande de permis de construire est intervenue à partir du 1^{er} octobre 1968. A cet égard il ne semble pas opportun de modifier à nouveau la date de référence pour la mise en application de la taxe, la plupart des difficultés transitoires ayant pu être réglées par le report au 1^{er} octobre 1968 du délai initialement fixé au 1^{er} juillet 1968 par l'article 77 de la loi d'orientation foncière. Cependant, compte tenu du manque manifeste d'information des assujettis qui découvrent souvent quelques semaines avant d'en devoir régler le montant l'existence de la taxe locale d'équipement, le ministre de l'équipement et du logement a l'intention, d'une part, d'organiser une information particulière et individuelle au moment de la délivrance du permis de construire: sur ce document il sera indiqué explicitement que la construction est soumise à la taxe locale d'équipement au profit de telle collectivité; ainsi, le pétitionnaire alerté pourra-t-il, en se renseignant auprès des services de la collectivité désignée, connaître l'ordre de grandeur de la somme à verser; d'autre part, d'intervenir auprès de son collègue des finances pour que, dans le but de remédier aux situations particulièrement difficiles qu'aurait pu engendrer ce défaut d'information, des délais de paiement, sans pénalité, soient accordés dans le cas où les collectivités bénéficiaires de la taxe ne s'y opposeraient pas.

7101. — M. Charret remercie M. le ministre de l'équipement et du logement pour la réponse apportée à sa question écrite n° 5853, parue au *Journal officiel*, Débats Assemblée nationale, du 14 juin 1969. Il lui expose que les termes de cette réponse appelant cependant de sa part les remarques suivantes: si la loi du 3 janvier 1967 renforce la responsabilité des personnes participant à l'acte de construire, notamment au regard de la qualité technique des conduits de fumée, il n'en demeure pas moins que, malgré les sanctions prévues à l'encontre des responsables de déficiences à l'origine d'intoxications graves, l'aspect préventif du problème se semble pas avoir retenu suffisamment l'attention des services de son département. Lui rappelant sa comparaison (question écrite n° 5853) avec la réglementation applicable aux ascenseurs, qui aboutit à une action préventive précise et à la constatation de la rareté d'accidents graves pouvant leur être imputés, il insiste sur la nécessité de la mise en place d'une réglementation spécifique à la construction, comme à l'entretien, des conduits de fumée et il lui demande en conséquence si, pour faire suite au nouveau règlement général de construction des bâtiments d'habitation découlant du décret du 14 juin 1969 et des treize arrêtés pris pour son application, il n'estime pas devoir prescrire des mesures obligatoires concernant les essais des conduits de fumée. En effet, d'après la nouvelle réglementation précitée, le contrôle ne sera effectué qu'après l'exécution des tra-

vaux, les constructeurs étant simplement « invités » à maintenir en vigueur les règlements d'hygiène et de sécurité pour assurer la sauvegarde des personnes et des biens... ». Il apparaît donc que la responsabilité du préposé aux essais de conduits de fumée serait engagée de façon formelle par la rédaction d'un rapport contenant, outre les remarques techniques relevant de la charge, la mention « essais négatifs à l'extérieur et sur toute la hauteur des conduits, y compris les souches et sans intercommunications. Je déclare, ou nous déclarons, avoir pris entière connaissance de la circulaire ou lettre ministérielle du... ayant permis de rédiger dans sa forme le présent rapport d'essais, et notamment de l'article 154 du code pénal condamnant les fausses déclarations ». Cette mesure serait de nature à éviter soit les certificats de complaisance, soit l'inattention ou l'incompétence technique des préposés. En outre, il y aurait lieu de prévoir, comme pour les ascenseurs, une périodicité obligatoire des essais de conduits de fumée à titre préventif. Il tient à lui signaler que son insistance répond au souci de mettre fin à la multiplicité des intoxications et des asphyxies dues à des défauts de conduits de fumée dont sont surtout victimes, en période de chauffage, les enfants et les personnes âgées, soumis — plus que la population active, dont les sorties à l'air extérieur sont plus fréquentes — à l'action nocive de l'air respiré pollué, même légèrement. Il lui demande donc à nouveau s'il n'estime pas devoir prendre en considération les suggestions figurant dans la présente question écrite et, dans l'affirmative, s'il ne pourrait pas envisager — par le biais d'un texte réglementaire — de préciser les normes, les caractéristiques, les mesures de contrôle, etc. relatives aux conduits de fumée. (Question du 23 août 1969.)

Réponse — Les renseignements fournis à l'honorable parlementaire en réponse à sa question écrite n° 5853 en date du 13 mai 1969 lui sont confirmés. Il est rappelé que la politique définie par le Gouvernement tend à remettre aux promoteurs et aux professionnels du bâtiment le plein exercice de leurs responsabilités. En particulier, en ce qui concerne la sécurité et la salubrité des installations, l'administration s'efforce de ne plus effectuer que des contrôles *a posteriori*, la responsabilité des personnes participant à l'acte de construire ayant été renforcée par la loi du 3 janvier 1967 et par l'article 46 de la loi d'orientation foncière. Un texte réglementaire actuellement à l'étude et qui doit être publié à bref délai complètera l'ensemble des dispositions techniques rappelées dans le texte de la présente question écrite et traitera notamment des problèmes posés par les conduits de fumée. Il sera ainsi accordé suffisamment de garanties aux occupants des logements neufs sans qu'il soit nécessaire de rendre obligatoire des essais préliminaires. Aucune demande de ce genre n'a d'ailleurs été formulée par le conseil supérieur d'hygiène publique de France, consulté sur le projet de décret le 7 avril 1969, et qui a émis des observations dont il a été tenu compte dans la rédaction définitive du décret le 14 juin 1969.

7224. — M. Boudet attire l'attention de M. le ministre de l'équipement et du logement sur le fait que le nombre des accidents de la circulation au cours des grandes migrations d'été devient de plus en plus inquiétant. Il constate que, dans ce domaine, la France est véritablement sous-développée, puisque sur ses 80.000 km de routes nationales, 75.000 km sont à deux voies, 5.000 km à trois voies et 200 kilomètres à quatre voies. Il lui demande quelles mesures sont envisagées pour mettre fin à cette situation déplorable et s'il ne lui semble pas indispensable, dans l'immédiat, que, tout au moins, tous les sommets de côté sur les routes nationales soient élargis à quatre voies. (Question du 6 septembre 1969.)

Réponse. — La recherche de l'amélioration de la sécurité des usagers de la route constitue l'une des préoccupations constantes du ministre de l'équipement et du logement, ainsi que de ses services. La construction de routes à quatre voies peut apparaître, au premier abord, comme un moyen efficace de diminuer le nombre des accidents. Il a été constaté cependant que la sécurité n'est pas plus grande sur les routes à quatre voies que sur les autres types de routes. En outre, si la généralisation d'un tel aménagement était décidée, on serait amené à suréquiper certaines routes qui, compte tenu de leur trafic, pourraient n'être qu'à trois voies, et il en résulterait, par conséquent, un gaspillage de crédits. Toutefois, eu égard au danger présenté par les sommets de côtes, notamment lorsqu'ils comportent un carrefour, le ministre de l'équipement et du logement a entrepris un effort particulier pour réaliser le doublement des chaussées de ces points dangereux. Les contraintes qui pèsent actuellement sur le budget de l'Etat ne rendent pas possible, pour le moment, la réalisation de tous les doublements de chaussées souhaitables. Il est cependant permis d'espérer que le recours au financement privé pour la construction des autoroutes permettra de dégager davantage de crédits en faveur de l'aménagement des routes ordinaires.

7332. — M. Madrelle expose à M. le ministre de l'équipement et du logement que les derniers avis de recrutement de secrétaires administratifs (avis n° 27 du 10 juillet 1969) et d'attachés administratifs (avis n° 17 du 15 juillet 1969 au titre du ministère de l'équipement et du logement, ponts et chaussées) et par voie de concours internes fixent à quarante ans au plus au 1^{er} janvier 1969 la limite d'âge autorisée pour passer ces concours. De nombreux agents appartenant déjà à l'administration en tant que fonctionnaires et désirant passer dans un cadre supérieur en sont donc injustement empêchés par leur âge. Au moment où l'on dit vouloir encourager et faciliter la promotion sociale, il lui demande s'il n'estime pas souhaitable et légitime d'envisager le recul à cinquante ans de la limite d'âge autorisée pour passer les concours internes (cette limite d'âge étant d'ailleurs admise pour certains concours, par exemple celui des commis des ponts et chaussées). (Question du 13 septembre 1969.)

Réponse. — Dans le cadre de la politique de promotion sociale poursuivie par le Gouvernement, il a déjà été procédé au relèvement des âges limites opposables aux candidats aux concours internes d'attaché administratif et de secrétaire administratif des services extérieurs de l'équipement. C'est ainsi que ces âges limites qui étaient respectivement de trente-cinq et trente-huit ans ont été portés à quarante ans (cf. décrets n° 68-523 du 27 mai 1968 et 69-569 du 6 juin 1969, *Journal officiel* des 6 juin 1968 et 13 juin 1969). Bien entendu, les candidats à ces concours peuvent bénéficier de certains reculs au titre des services militaires, du service national et des charges de famille, dans les conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires en vigueur. Par ailleurs, les statuts particuliers applicables aux corps des personnels administratifs supérieurs et des secrétaires administratifs des services extérieurs ouvrent également l'accès à ces corps, dans la proportion du neuvième ou du sixième des emplois pourvus par concours, aux agents des catégories inférieures par voie d'inscription sur une liste d'aptitude. Ce mode particulier de recrutement ou tour extérieur, est prévu à l'intention des agents qui, compte tenu de leur âge, n'ont plus la possibilité de se présenter aux concours internes. Ceci étant, à l'occasion des réformes statutaires rendues nécessaires par le regroupement des services des anciens départements des travaux publics et de la construction, certains aménagements seront apportés au régime en vigueur dans le souci d'aboutir à une meilleure harmonisation des différentes voies de promotion offertes aux fonctionnaires concernés et de régler par le moyen de dispositions transitoires le cas des agents qui, empêchés notamment par leur âge, ne pourraient plus accéder à un corps supérieur.

INTERIEUR

7251. — M. Capelle expose à M. le ministre de l'intérieur que, dans son département, un certain nombre de demeures paysannes en ruine ont été transformées par leurs acquéreurs en résidences de vacances. Ces initiatives, dont chacun se félicite, entraînent, pour les communes rurales, la remise en état et l'entretien de chemins assurant la desserte des maisons. Les impôts payés par leurs habitants saisonniers, qui n'exercent aucune activité locale, sont sans commune mesure avec les dépenses ainsi mises à la charge des communes. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'instituer, au profit du budget communal, une taxe de desserte qui frapperait les résidences secondaires. (Question du 13 septembre 1969.)

Réponse. — La remise en état et l'entretien des chemins assurant la desserte de vieilles demeures paysannes en ruine, transformées par leurs acquéreurs en résidences de vacances, imposent, assurément, des charges accrues aux collectivités locales intéressées. Cependant, sans préjudice de l'influence bénéfique que leur développement ne manque pas d'exercer sur l'activité économique des campagnes, ces résidences de vacances apportent aux communes intéressées des recettes supplémentaires souvent appréciables. Leurs propriétaires supportent la contribution foncière des propriétés bâties dont l'exonération est limitée à deux ans lorsqu'il s'agit de résidences ayant donné lieu à une véritable reconstruction des locaux anciens, ce qui est assez rare. Leurs occupants sont en outre redevables de la contribution mobilière, et cela sans pouvoir bénéficier des abattements pour charges de famille ou pour minimum de loyer applicables en ce qui concerne la résidence principale. Les cotisations ainsi acquittées, de même que les taxes annexes qui s'y attachent, entrent par ailleurs en ligne de compte pour le calcul de l'attribution du versement représentatif de la part locale de la taxe sur les salaires, effectuée au prorata des impôts sur les ménages en application de l'article 41 de la loi n° 66-10 du 6 janvier 1966. Enfin, une fois effectuée la révision générale des évaluations prévue par la loi n° 68-106 du 2 février 1968, ces cotisations marqueront une progression, la valeur locative attribuée aux résidences dont il s'agit reflétant alors les plus-values conférées aux vieux immeubles par les aménagements réalisés. Un avantage supplémentaire sera, de la sorte, acquis aux communes où de telles résidences sont nombreuses. Il serait en tout cas inopportun, à l'heure actuelle, de

freiner ce mouvement naturel de réanimation des campagnes en frappant les résidences secondaires, comme le suggère l'honorable parlementaire, d'une taxe municipale de desserte dont l'assiette ne manquerait pas, du reste, de soulever de nombreuses difficultés.

7574. — M. Ansquer expose à M. le ministre de l'intérieur que l'établissement des listes électorales représente un travail considérable pour les communes. Ce travail est surtout important dans les communes qui comportent plusieurs bureaux de vote car il est nécessaire d'établir à la fois une liste générale et une liste par bureau. Actuellement les communes tiennent leurs listes électorales et adressent à M. N. S. E. E. les fiches d'inscription et de radiation. Cet organisme, qui dispose de moyens mécanographiques, contrôle sur son fichier les opérations de révision. Le syndicat du Val-de-Marne, par exemple, utilise les procédés mécanographiques pour la rédaction des listes d'émargement par bureau, de la liste électorale, des cartes d'électeur, des enveloppes, des bandes de journaux de propagande, ces travaux pouvant être effectués en dix-huit heures. Ces procédés ne peuvent évidemment, sauf en ce qui concerne les plus importantes, être utilisés par l'ensemble des communes. Il semble, cependant, qu'un organisme comme M. N. S. E. E. qui de par sa fonction est en possession de tous les éléments nécessaires à l'établissement des listes électorales, pourrait assurer ce travail, par commune et par bureau de vote. Il pourrait sans doute également établir les cartes d'électeur ainsi que la liste d'émargement par bureau. Le travail de base qui consiste pour les communes à recevoir les inscriptions et les radiations resterait inchangé. Les fiches d'inscription ou de radiation, éventuellement modifiées en conséquence, seraient transmises à M. N. S. E. E. pour l'établissement des listes. Une telle procédure est, par exemple, utilisée actuellement par la chambre des métiers de la Vendée grâce à un matériel lui appartenant. C'est pourquoi il lui demande si en accord avec son collègue, M. le ministre de l'économie et des finances, il pourrait envisager la mise en œuvre de la réforme ainsi suggérée. (Question du 27 septembre 1969.)

Première réponse. — La question posée se rapportant principalement à la détermination des moyens dont M. N. S. E. E. devrait disposer pour assurer de telles tâches, le ministre de l'économie et des finances a été saisi des suggestions présentées. Une réponse au fond sera donc établie lorsque cet aspect du problème aura été examiné.

JUSTICE

7278. — M. Madrelle demande à M. le ministre de la justice : 1° si, dans une faillite, le juge commissaire peut autoriser le syndic à utiliser les fonds provenant de la vente d'objets mobiliers, véhicules, automobiles, sans tenir compte des dispositions des articles suivants du code du commerce : « art. 530 qui fait bénéficier les salariés du privilège général prévu par l'article 2104-4° du code civil » ; « art. 528 et 529 qui font bénéficier les salariés du super-privilège de l'article 47 a du livre I^{er} du code du travail et qui prévoient que les salaires couverts par le super-privilège doivent être payés en dépit de l'existence de toute autre créance privilégiée même celle du Trésor ou du créancier nanti sur le fonds de commerce » ; 2° Si en vertu de tous ces textes il n'estime pas qu'il soit légitime, dans l'hypothèse de fonds suffisants, que le syndic soit tenu de procéder au règlement immédiat des salaires bénéficiant du super-privilège ou, dans l'hypothèse contraire, que ces salaires soient acquittés sur les premières rentrées d'argent. (Question du 13 septembre 1969.)

Réponse. — Il est exact qu'en vertu des articles 528 et 529 du code de commerce tels qu'ils étaient en vigueur avant le 1^{er} janvier 1968 et dont les dispositions ont été reprises à l'article 50 de la loi n° 67-563 du 13 juillet 1967, le syndic doit sur les fonds disponibles ou à défaut de liquidités, sur les premiers recouvrements procéder au paiement immédiat des sommes dues aux salariés au titre des articles 47 a et 47 b du livre I^{er} du code du travail, sous réserve, lorsque les deniers proviennent de la réalisation d'objets mobiliers, des droits particuliers des créanciers éventuellement diluaires d'un gage sur lesdits objets. Les termes de la question posée ne permettant pas, en raison de leur généralité, une analyse plus précise des préoccupations exprimées, le garde des sceaux ne manquerait pas de répondre directement à l'honorable parlementaire si le cas d'espèce lui était signalé.

7321. — M. Joseph Rivière demande à M. le ministre de la justice si un notaire peut se retrancher derrière le secret professionnel pour refuser à un syndic de faillites une copie relative à un acte intéressant le failli dont il a l'administration des biens. (Question du 13 septembre 1969.)

Réponse. — Sous réserve de l'appréciation souveraine des tribunaux, la question posée par l'honorable parlementaire appelle une

réponse négative : les articles 839 du code de procédure civile et 23 de la loi du 25 ventôse an XI contenant organisation du notariat font obligation au notaire de délivrer à leur demande des expéditions ou copies d'actes aux parties intéressées, héritiers ou ayants-droit. Le syndic de faillite mandataire de justice, représentant la masse des créanciers et administrateur des biens du failli, paraît devoir être considéré comme un ayant-droit du failli pour l'application des dispositions susvisées et peut, en cette qualité, exiger du notaire la délivrance des copies d'actes intéressant celui-ci.

SANTE PUBLIQUE ET SECURITE SOCIALE

7065. — M. Bonhomme rappelle à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale qu'une distribution de beurre a été effectuée à l'occasion des fêtes de fin d'année 1968 en faveur des personnes âgées et que, répondant à une question écrite relative à ce sujet (question écrite n° 4369, *Journal officiel*, débats A. N., du 24 mai 1969, p. 1434), il évoquait, compte tenu des difficultés qui s'étaient produites à l'occasion de cette distribution, les mesures qui étaient à l'étude en vue d'améliorer les conditions des prochaines distributions de denrées alimentaires. Il lui demande si de nouvelles distributions de denrées alimentaires sont envisagées. Dans l'affirmative, il souhaiterait savoir quelle somme sera consacrée à ces distributions et quels produits en feront l'objet. (Question du 23 août 1969.)

Réponse. — Les services du ministère de la santé publique et de la sécurité sociale en liaison avec ceux de l'agriculture procèdent à une étude en vue de déterminer une procédure qui permette d'assurer les distributions de denrées alimentaires dans les meilleures conditions. A cet effet des contacts sont pris avec les différentes caisses de retraite. En ce qui concerne le calendrier des prochaines distributions et les crédits qui leur sont affectés, il appartient à l'honorable parlementaire de s'adresser au ministre de l'agriculture compétent en la matière.

7289. — M. Abelin attire l'attention de M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale sur la situation des ménages de travailleurs indépendants dans lesquels chacun des deux conjoints est bénéficiaire d'un avantage de vieillesse correspondant à une ancienne activité professionnelle non salariée. En vertu de l'article 1^{er}, 2°, de la loi n° 66-509 du 12 juillet 1966, les deux conjoints sont astreints à l'affiliation obligatoire au régime d'assurance maladie des non-salariés, soit à la même caisse mutuelle régionale, soit dans deux caisses différentes, avec versement d'une double cotisation. De tels ménages supportent ainsi une charge relativement lourde, compte tenu du montant modeste des retraites. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'adopter en leur faveur une mesure analogue à celle qui a été admise pour les retraités qui, au 1^{er} janvier 1969, avaient droit, en qualité de conjoint, aux prestations en nature d'un régime légal ou réglementaire d'assurance maladie, lesquels seront simplement immatriculés pour ordre au régime des non-salariés non agricoles (projet de loi n° 685, art. 3) en prévoyant l'immatriculation, à titre de cotisant, de celui des deux époux qui a le plus grand nombre d'années d'exercice d'activité professionnelle le conjoint étant seulement immatriculé pour ordre et la cotisation unique calculée en tenant compte du total des deux avantages de vieillesse. (Question du 13 septembre 1969.)

Réponse. — La mesure prise en faveur des conjoints d'assurés sociaux qui, avant la mise en application de la loi du 12 juillet 1966, avaient la qualité d'ayants droit de leur conjoint, a eu pour but de rétablir les intéressés dans leur situation ancienne, et de ne pas les priver ainsi d'un droit acquis. Cette justification n'existe pas dans le cas d'un ménage de travailleurs indépendants, dont chacun des deux conjoints relève à titre personnel du régime d'assurance maladie des travailleurs non salariés. Chacun est redevable de sa cotisation personnelle, assise sur ses revenus propres. Il y a lieu de noter d'ailleurs qu'en échange de cotisations relativement peu élevées, puisqu'elles sont calculées sur la base des avantages de vieillesse, les retraités bénéficient d'une couverture élargie.

TRANSPORTS

6194. — M. Dominati expose à M. le ministre des transports les faits ci-après : Mme Marie-Louise G., 24, rue Saint-Augustin, Paris (2^e), est, le 17 septembre 1968, projetée sur le plancher de l'autobus de la ligne n° 95 à la suite de l'arrêt brutal du machiniste, lui-même imputable à la traversée inopinée d'un piéton non identifié. Sur plainte de la victime, la régie autonome des transports parisiens répond que sa responsabilité n'est pas engagée. M. le préfet de Paris, ultérieurement saisi, précise qu'en vertu d'une jurisprudence constante fondée sur l'article 1147 du code civil, l'entreprise de transports publics serait dégagée de toute responsabilité s'il s'avérait que l'accident est dû à la faute d'un tiers. M. le préfet croit devoir ajouter que lorsque le tiers n'est pas identifié, la victime a droit aux prestations de la sécurité sociale. L'intervenant ne peut se satisfaire d'une telle réponse, qui lui

donne à croire que dans la pratique les entreprises de transports publics sont dégagées de toute responsabilité et que les passagers transportés, notamment les non-assurés, sont démunis de toute garantie. Il lui demande donc à qui, s'agissant des entreprises de transports publics (S. N. C. F. ou R. A. T. P.), incombe la réparation des préjudices physiques et pécuniaires supportés par les passagers. (Question du 14 juin 1969.)

Réponse. — S'agissant de la responsabilité des entreprises de transport public en cas de dommages survenus à leurs passagers lorsque l'accident est dû à la faute d'un tiers, l'article 1147 du code civil traitant des dommages et intérêts résultant de l'inexécution de l'obligation contractuelle précise que le débiteur n'est pas condamnable lorsque « l'exécution de son contrat provient d'une cause étrangère » : si l'entreprise de transport assume, en vertu du contrat de transport, l'obligation de conduire sain et sauf son voyageur à destination, elle est exonérée de sa responsabilité si elle prouve l'existence d'une cause étrangère qui ne lui est pas imputable, l'ayant empêchée de remplir son contrat. Cette éventualité se rencontre très précisément dans le cas où un accident survenu à une entreprise de transport public (R. A. T. P. ou S. N. C. F.) provoquant des blessures à un passager, cet accident est dû au fait d'un tiers, aucune faute n'étant retenue à la charge de l'entreprise. Une jurisprudence constante confirme l'article 1147 et a distingué plusieurs cas : 1. si le tiers fautif est un automobiliste et s'il a pu être identifié, le passager accidenté dispose alors d'un recours en responsabilité contre cet automobiliste. s'il ne peut pas être identifié, le passager pourra bénéficier de la garantie accordée par le « Fonds de Garantie Automobile » créé à cet effet par la loi du 31 décembre 1951 et organisé par décret n° 52-263 du 30 juin 1952. Ce fonds, géré par l'Etat et alimenté par des cotisations obligatoires des sociétés d'assurances, indemnise les victimes d'accidents en cas de non-identification du tiers fautif, à chaque fois que le procès-verbal de l'accident établit cette particularité. 2. en matière de dommages survenus par le fait de piétons, aucune faute n'étant releuable à l'encontre de l'entreprise de transport ni de son machiniste, si le piéton est identifié, le passager blessé dispose d'un recours en responsabilité contre lui (jurisprudence veuve Menard/Djian : arrêt de la cour d'appel d'Aix-en-Provence du 24 janvier 1963 ; jurisprudence dame Raspini : arrêt du tribunal de grande instance de Paris du 22 avril 1969). Dans le cas où le piéton fautif n'a pu être identifié, la responsabilité de l'entreprise de transport, lorsque cette dernière n'a commis aucune faute, ne saurait en aucun cas être mise en jeu par le passager. L'entreprise est, comme le passager, soumise à l'éventualité d'une « cause étrangère » pouvant empêcher l'exécution du contrat, la « cause étrangère » étant en l'espèce, la survenance inopinée et imprévisible d'un piéton sur la voie publique. Il en est bien ainsi dans l'affaire évoquée par l'honorable parlementaire, la cause génératrice de l'accident dont les circonstances sont rappelées étant exclusivement imputables à un piéton, aucune imprudence ou fausse manœuvre n'ayant été relevée à l'encontre du conducteur. Dans ces conditions, la faute du piéton constituant la « cause étrangère » évoquée par l'article 1147 décharge la régie autonome des transports parisiens (R. A. T. P.) de son obligation de conduire le passager sain et sauf à destination prévue dans le contrat de transport et, dès lors, il n'y a pas lieu à dommages-intérêts de sa part (jurisprudence R. A. T. P./Veuve Vieillard : arrêt de la cour d'appel de Paris du 20 décembre 1963). Le passager qui en acceptant le contrat de transport en a également accepté les risques et les avantages ne saurait mettre en cause l'entreprise de transport ; toutefois, il aura droit, s'il y est affilié, aux prestations de la sécurité sociale. Les règles dont il est fait application en l'espèce sont celles du régime général de la responsabilité du transporteur et la circonstance que la régie soit concessionnaire d'un service public est sans influence sur l'étendue et la mise en jeu de sa responsabilité. Il n'est pas envisagé d'imposer à cet égard aux concessionnaires de services publics de transports un régime de responsabilité spécifique et plus sévère, alors que les efforts actuellement en cours tendent au contraire à favoriser le retour à une conception plus commerciale et plus dynamique de la concession.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES

auxquelles il n'a pas été répondu

dans le mois qui suit leur publication.

(Application de l'article 138 [alinéas 2 et 6] du règlement.)

6976. — 5 août 1969. — M. Chazelle appelle l'attention de M. le ministre de l'Agriculture sur le fait qu'aucune disposition n'étant prévue pour le cas des époux séparés en matière d'indemnité viagère de départ, certaines situations font apparaître un manque d'équité qu'il convient de souligner et que pourrait, semble-t-il, éliminer l'aménagement de l'article 2 du décret du 6 mai 1963. Tel est le

cas d'une exploitante à qui appartient un domaine par succession, dont le mari — dont elle est séparée de corps — a été considéré comme chef d'exploitation et bénéficiaire, de ce fait, de la totalité de l'indemnité viagère de départ.

6996. — 6 août 1969. — M. Hoguet demande à M. le ministre de l'Agriculture si un jeune cultivateur, désireux d'obtenir un prêt de première installation, peut inclure dans les cinq années de pratique agricole exigées, la durée des études qu'il a faites dans une école d'agriculture.

7016. — 7 août 1969. — M. Poniatowski indique à M. le ministre de l'Agriculture qu'un membre de la section de zoologie vient de présenter à l'académie des sciences une note concernant le Parathon, insecticide couramment employé en agronomie et qui serait à l'origine de la destruction partielle d'un certain nombre d'espèces animales en France et à l'étranger. En France, les espèces directement menacées seraient les perdrix et les cailles et un certain nombre d'espèces de petits oiseaux. Il lui demande si ses services ont étudié et déposé des rapports concernant la nocivité du Parathon et le cas échéant les mesures qu'il entend prendre pour en réglementer l'usage.

7017. — 7 août 1969. — M. Ducos demande à M. le ministre de l'Agriculture d'envisager et d'appliquer les mesures susceptibles de remédier à la situation de plus en plus désastreuse de l'économie montagnarde. En ce qui concerne l'agriculture, il faut, à notre avis : 1° assurer aux petits exploitants une meilleure rémunération sous la forme de primes à la production ; 2° supprimer les impôts concernant l'enregistrement, les hypothèques, etc., que l'on va jusqu'à exiger d'un héritier en cas de rachat, de legs, de terrain ou d'acquisition de pièces de terre destinées à agrandir sa petite propriété ; 3° permettre à un héritier d'obtenir un prêt sans intérêt et avec de longs délais de remboursement en cas de possibilité d'agrandissement de son exploitation ; 4° subventionner largement les associations qui se forment en vue de faciliter le travail agricole en commun ainsi que l'élevage communal ou intercommunal ; 5° augmenter les crédits dont l'office des forêts dispose pour le reboisement, pour la lutte contre l'érosion, etc. L'agriculture montagnarde doit vivre en symbiose avec le tourisme. Pour qu'il en soit ainsi, une aide pécuniaire de l'Etat est indispensable, mais une aide réfléchie. Certes, on a raison d'inscrire aux plans successifs des sommes importantes pour des équipements collectifs parfois considérables qui permettront à un certain nombre de petits exploitants d'accroître les moyens d'existence de leur famille. Mais si l'on veut résoudre à fond le problème démographique et humain, il ne faut pas perdre de vue le goût de l'hospitalité qui anime la plus grande partie des montagnards de France. Recevoir, pendant l'été, une famille de touristes, tel est l'idéal de beaucoup d'entre eux et, fort heureusement, l'idéal des citadins est, de plus en plus, de s'installer, pour des vacances tranquilles, à la campagne, surtout dans un village à la fois paisible et pittoresque d'une vallée de montagne. Voilà ce qu'il faut envisager. Mais pour une pleine exploitation du tourisme rural, la bonne volonté ne suffit pas. Il faut aider pécuniairement les ménages de la montagne à mettre en état de réception leur vieille maison plus ou moins délabrée. Coûte que coûte, c'est là une réalisation qu'on ne peut point retarder. C'est une de celles qui s'imposent le plus. Pour cela et pour les autres mesures à prendre, se constituent des commissions régionales rattachées aux fédérations des syndicats d'exploitants agricoles. Il lui demande s'il est disposé à entrer en relation avec elles et à accorder, par leur intermédiaire, d'importantes subventions et de larges prêts du Crédit agricole, qui sont absolument nécessaires. Est-il décidé à laisser la France fort en retard, à ce point de vue, à l'égard des nations étrangères, en particulier de l'Italie, qui grâce à la « Cassa per il mezzogiorno » a assuré la survie de ses régions montagneuses qui sont plus vastes que les nôtres ?

7013. — 6 août 1969. — M. Zimmermann expose à M. le ministre de l'économie et des finances que l'article 25 de la loi n° 68-946 du 31 octobre 1968 modifiant le statut de l'ordre des experts-comptables et des comptables agréés prévoit que les « personnes ayant exercé une activité comportant l'exécution de travaux d'organisation ou de révision de comptabilité, et qui ont acquis de ce fait une expérience comparable à celle d'un expert-comptable particulièrement qualifié, pourront être autorisées à demander, dans les conditions fixées par le règlement d'administration publique à intervenir et prévu à l'article 84 D°, leur inscription au tableau de l'ordre en qualité d'expert-comptable ». Il lui demande à ce sujet s'il envisage d'admettre en qualité d'expert-comptable au titre de ces dispositions, tous les commissaires aux comptes inscrits sur les listes des cours d'appel et exerçant cette profession de façon effective et constante. Il convient d'ailleurs de faire observer que la profession de commissaire aux comptes, telle qu'elle est

définie par la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966, répond parfaitement aux conditions posées par l'article 25 précité. Il lui fait remarquer qu'une telle décision ne pourrait que faciliter l'organisation de la nouvelle profession de commissaire aux comptes. Par ailleurs, la réponse ministérielle publiée au *Journal officiel* des Débats de l'Assemblée nationale du 26 avril 1969, page 1073, n° 3766, à M. Couveinhes, prévoit la possibilité d'inscription à l'ordre de personnes ayant exercé une activité comptable dans un emploi salarié. Or, il serait illogique que les commissaires aux comptes, dont l'une des missions consiste à vérifier les travaux des comptables salariés, soient moins bien traités que ces derniers.

6995. — 6 août 1969. — M. Hinsberger expose à M. le ministre de l'éducation nationale que le diplôme d'études supérieures délivré par l'institut technique de banque du C. N. A. M. est actuellement préparé à Paris et dans les centres régionaux d'Aix-Marseille, Lille, Lyon, Orléans et Reims. Pour les candidats habitant en province, il a été créé un enseignement par correspondance appelé télé-enseignement. La diffusion et l'organisation de cet enseignement par correspondance ont été confiées au centre d'enseignement technique de banque qui est un organisme d'enseignement par correspondance privé et dépendant uniquement du patronat bancaire. Le fonctionnement de l'enseignement par correspondance et les conditions d'accès à l'examen de l'institut technique de banque sont les mêmes que ceux des cours dispensés dans les centres associés du C. N. A. M. La durée de l'année scolaire s'étend de novembre à avril de l'année suivante. Il lui demande : 1° s'il est normal et légal que l'accès à l'examen conduisant à la délivrance du diplôme « officiel » de l'institut technique de banque soit contrôlé par un organisme d'enseignement privé et patronal (le centre d'enseignement technique de banque) qui possède ainsi un monopole sur l'enseignement supérieur de banque par correspondance ; 2° pour quelles raisons, il n'existe pas d'autres voies pour les candidats devant recourir aux cours par correspondance de par leur situation défavorisée pour se préparer à l'examen du diplôme d'études supérieures de l'institut technique de banque, par exemple, par des cours libres et non monopolisés d'autres écoles par correspondance ; 3° s'il considère que la démocratisation de l'enseignement supérieur de banque et la promotion supérieure du travail soient pleinement assurées dans la meilleure justice sociale pour les plus défavorisés par un « monopole d'enseignement par correspondance » confié à un organisme « privé et patronal » contrôlant l'accès au « seul examen officiel » de la profession bancaire ; 4° s'il peut faire état de résultats (à l'appui de chiffres) lui donnant pleine satisfaction dans l'organisation actuelle de l'enseignement supérieur de banque du télé-enseignement ; 5° combien de candidatures libres (non présentées par leur établissement bancaire) ont été enregistrées, chaque année, au télé-enseignement depuis sa création et combien en ont obtenu le diplôme d'études supérieures de l'institut technique de banque ; 6° s'il n'estime pas, en raison de la courte durée de l'année scolaire qui est de six mois (de novembre à avril), de l'importance du programme à étudier, des devoirs à effectuer dans un délai si court, des séances et travaux pratiques à préparer, des obligations professionnelles des salariés à temps complet que les candidats devant étudier par correspondance aboutissent plutôt à un surmenage ou dépression nerveuse les conduisant beaucoup plus vite dans un sanatorium ou une clinique psychiatrique que vers un emploi supérieur, et que, dans ces conditions les plus défavorables pour les étudiants par correspondance, l'enseignement supérieur de banque par correspondance devrait être rendu complètement libre de sorte que les candidats puissent se présenter à l'examen après avoir terminé leur préparation pendant un temps plus ou moins long et variable suivant le temps libre, la situation professionnelle et familiale de chaque candidat ; 7° pour quelles raisons il n'existe pas de diplôme « officiel » de l'enseignement supérieur de banque dont l'examen soit accessible dans des conditions libres et qui pourrait constituer un apport parallèle évitant la sclérose d'un système monolithique ; 8° s'il n'estime pas que la création d'un diplôme « officiel » du type « brevet de technicien supérieur d'études bancaires » ou « diplôme d'études supérieures de banque » en trois certificats, par analogie au « diplôme d'études comptables supérieures », résoudrait beaucoup mieux les problèmes de la démocratisation de l'enseignement supérieur de banque, de la liberté d'instruction, de l'accès à un enseignement supérieur en dehors de conditions subjugatives d'un monopole, de la mobilité de la main-d'œuvre, du manque de main-d'œuvre qualifiée déploré officiellement, de la formation permanente souhaitée officiellement, et, permettrait une promotion supérieure du travail non d'apparence mais réelle, dans une meilleure justice sociale et non dans l'arbitraire et les privilèges. Une telle initiative semblerait s'imposer d'autant plus que les étudiants par correspondance dans la branche bancaire ne sont pas sollicités de bourses nationales si souvent gaspillées dans beaucoup d'autres branches : ne sont pas des contestataires ayant besoin d'amnistie, ne demandent pas la suppression des examens, mais, au contraire, réclament la possibilité de se perfectionner dans leur profession du niveau inférieur jusqu'au niveau le plus élevé, le droit et la justice

la plus élémentaire de pouvoir se présenter à un examen « officiel » de l'enseignement supérieur de banque dans des conditions libres afin de mieux remplir leur rôle économique et social dans la dignité personnelle et dans l'intérêt national.

6991. — 6 août 1969. — M. Ansquer demande à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale s'il n'envisage pas de lancer très rapidement un programme de création et d'aménagement de centres destinés à l'hébergement des vieillards déficients dits « grabataires ». Il semble, en effet, urgent de promouvoir un tel plan pour faire face aux besoins qui se manifestent sur l'ensemble du territoire.

7249. — 5 septembre 1969. — M. Bérard expose à M. le ministre de l'économie et des finances que, par décret n° 69-567 du 12 juin 1969, paru au *Journal officiel* du 13 juillet 1969, les petites communes et établissements publics ont la possibilité de traiter divers marchés de travaux ou de fournitures en dehors des conditions fixées par le code des marchés publics lorsque le montant de ces marchés, mémoires ou factures, n'excède pas 20.000 francs. Il lui rappelle cependant que, en ce qui concerne les marchés de gré à gré que ces mêmes petites communes peuvent passer avec les entrepreneurs ou fournisseurs, sous réserve de l'approbation des services départementaux, le « plafond » reste fixé à 30.000 francs. Il lui demande si, dans l'esprit qui a présidé à la rédaction du décret susvisé, il n'estime pas nécessaire de relever le plafond en dessous duquel les petites communes ou établissements publics pourront passer avec les entrepreneurs ou fournisseurs des marchés de gré à gré, toujours soumis à l'approbation des services départementaux dont ils dépendent.

7256. — 5 septembre 1969. — M. Charles Privat rappelle à M. le ministre de l'intérieur l'aide que les collectivités locales apportent, toutes les fois où elles le peuvent, aux services de l'éducation nationale ; cependant, l'application à la lettre de certaines règles de la tutelle administrative réduit à néant les efforts qu'aurait voulu déployer les collectivités intéressées. Il lui signale à cet égard, qu'en matière de logement d'enseignants, deux exemples intéressants, le premier l'enseignement secondaire, le second l'enseignement primaire, peuvent servir de référence. Lors de la mise en service, en octobre 1968, du C. E. S. d'Arles, les logements du directeur et du sous-directeur n'étaient pas prêts, l'effort principal pour les travaux ayant porté sur les classes, ce qui paraît bien normal ; sur la demande du rectorat, la ville d'Arles a décidé de loger ces deux fonctionnaires dans des logements construits par la société d'économie mixte du pays d'Arles qui avait des logements vacants. Après que cette solution eût été acceptée par les services de l'éducation nationale qui nous en ont remerciés, l'autorité de tutelle (service dépendant du ministère de l'intérieur et des finances) a décidé de ne pas approuver la délibération du conseil municipal décidant de régler les loyers dès pour l'occupation de ces locaux. La question n'est toujours pas tranchée aujourd'hui, malgré la question écrite n° 3495 qu'il lui avait posée le 25 janvier 1969. Une affaire du même genre se présente aujourd'hui pour l'enseignement primaire puisque la location de 12 logements pour les instituteurs qui enseigneront dans les écoles primaires vient d'être refusée par l'autorité de tutelle. Pourtant, ces logements sont situés à proximité immédiate de l'école construite qui sera mise en service à la prochaine rentrée scolaire ; les arguments fournis par l'autorité de tutelle pour le refus d'approbation font référence aux lois des 30 septembre 1886, 19 juillet 1889 et 25 juillet 1893. A cette époque, il s'agissait d'obliger les communes à fournir un logement décent aux instituteurs ou bien à leur servir une indemnité compensatrice. Dans le cas d'espèce, il s'agit de logements neufs et dont l'habitabilité ne peut être discutée, et le refus d'approbation de la décision du conseil municipal obligera la commune à servir une indemnité de logement à des instituteurs, alors qu'à proximité immédiate de l'école, des appartements resteront inoccupés et que ceux-ci ont été construits par une société d'économie mixte (ne faisant pas de bénéfices) où la ville d'Arles est majoritaire et pour laquelle elle a donné sa garantie au remboursement des emprunts. Il ne semble pas que ce soit une solution de bon sens. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire autoriser les communes, qui se trouveraient dans des cas semblables, à offrir avec plus de liberté des logements aux membres du corps enseignant.

7292. — M. Jacques Barrot demande à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale s'il n'estime pas utile d'ouvrir une enquête pour rechercher les responsables administratifs de la non-application des prescriptions de l'article 3 de la loi n° 53-1270 du 24 décembre 1953, repris à l'article L. 628-2 du code de la santé publique, sur le traitement obligatoire des toxicomanes.

7277. — 6 septembre 1969. — **M. Cousté** expose à **M. le ministre des affaires étrangères** que le statut définitif d'un système mondial de télécommunications par satellites Intelsat est actuellement en discussion à Washington. Ces négociations auront des conséquences considérables sur les plans politique, culturel, industriel et technologique pour le monde entier, et singulièrement pour l'Europe et la France. En novembre 1968, une conférence spatiale européenne a adopté les bases d'une position européenne commune. Il lui demande de lui faire le point de ces négociations, principalement sur le fait de savoir si le système définitif se substituant au système déclaré expressément provisoire depuis 1964 ne s'appliquera bien qu'aux télécommunications conventionnelles point par point, et évitera que l'on n'aboutisse à la création de situations de monopole, ceci afin de permettre aux Etats participants, et singulièrement à ceux de la C. E. E. et à la France, d'établir des systèmes nationaux ou régionaux. Il lui demande également si, dans les organismes institutionnels et financiers, la répartition des votes permettra de réduire l'influence majoritaire des Etats-Unis, et si enfin le statut définitif d'Intelsat permettra d'envisager le développement des industries spatiales en Europe ainsi que celui des organisations spatiales européennes (Esro ou Eldo).

7343. — 11 septembre 1969. — **M. Griotteray** demande à **M. le ministre des affaires étrangères**, compte tenu du fait que le secrétaire d'Etat à l'information, lorsqu'il existait, s'est toujours déclaré incompétent pour répondre aux questions du rapporteur spécial de la commission des finances relatives aux dépenses d'information des différents départements ministériels, quelle est la politique d'information menée par son département. Il souhaiterait savoir : 1° comment s'insère cette activité dans la structure du ministère, le personnel qui lui est consacré et sa qualification, les moyens matériels employés, les méthodes retenues, le nombre, le tirage, les destinataires et la définition des publications éditées, les services demandés à l'O. R. T. F. et le montant global des crédits affectés à cette action ; 2° si d'autres orientations et d'autres méthodes sont souhaitables et possibles.

7330. — 11 septembre 1969. — **M. Chazelle** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** s'il envisage de déposer un projet de loi visant à reconnaître la qualité de combattant aux anciens combattants en Algérie, Tunisie et Maroc et, dans l'affirmative, s'il peut lui préciser les conditions qui seront requises pour permettre aux intéressés de bénéficier de cette qualité.

7331. — 11 septembre 1969. — **M. Chazelle** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** s'il peut lui faire connaître quelles sont les associations d'anciens combattants qui ont déjà bénéficié, ou sont appelées à bénéficier d'une subvention de l'office national des anciens combattants pour l'année 1969 et quel est le montant de chacune de ces subventions.

7345. — 11 septembre 1969. — **M. Griotteray** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre**, compte tenu du fait que le secrétariat d'Etat à l'information, lorsqu'il existait, s'est toujours déclaré incompétent pour répondre aux questions du rapporteur spécial de la commission des finances relatives aux dépenses d'information des différents départements ministériels, quelle est la politique d'information menée par son département. Il souhaiterait savoir : 1° comment s'insère cette activité dans la structure du ministère, le personnel qui lui est consacré et sa qualification, les moyens matériels employés, les méthodes retenues, le nombre, le tirage, les destinataires et la définition des publications éditées, les services demandés à l'O. R. T. F. et le montant global des crédits affectés à cette action ; 2° d'autres orientations et d'autres méthodes sont souhaitables et possibles.

7271. — 6 septembre 1969. — **M. Pierre Bas** expose à **M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale** que des fins de non-recevoir avaient été opposées par ses services à des demandes d'application des dispositions de l'article 136 de la loi n° 56-780 du 4 août 1956 portant ajustement des dotations budgétaires reconduites à l'exercice 1956 concernant le droit à la majoration des pensions de retraite civiles et militaires pour trois enfants élevés au-delà de l'âge de 16 ans. Le motif de ces refus était, conformément à la doctrine de l'époque, « que de telles demandes ne pouvaient être accueillies favorablement lorsque la radiation des cadres était intervenue avant le 9 août 1956, date de promulgation de la

loi du 4 août 1956 qui n'avait pas d'effet rétroactif ». Or, dans son arrêt n° 48-334 du 25 mai 1962, le Conseil d'Etat a instauré une jurisprudence nouvelle et a permis aux ayants-cause des militaires rayés des contrôles antérieurement au 9 août 1956 de bénéficier des majorations. Néanmoins, ses services refusent de revoir la situation de ceux des ayants-droit qui ne se sont pas pourvus dans les délais de recours contentieux contre la lettre de rejet qui leur avait été notifiée comme suite à leur demande, estimant que cette lettre de rejet est devenue définitive et qu'aucune révision de pension ne peut être de ce fait envisagée. Il y a là, semble-t-il, une injustice. Il lui demande s'il lui semble possible de mettre fin à cette inégalité.

7340. — 11 septembre 1969. — **M. Pierre Villon** expose à **M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale** que devant l'indignation légitime de l'opinion publique française et la protestation des démocrates de notre pays, il a dû s'engager à procéder au rapatriement des soldats du contingent engagés dans les opérations de répression au Tchad. Or des informations récentes font état de l'envoi de nouveaux renforts dans ce pays. Tout en renouvelant la ferme réprobation des élus communistes contre cette intervention militaire visant à maintenir au pouvoir un régime banni par la majorité du peuple tchadien, il lui demande si le rapatriement promis a déjà été commenté et à quelle date il sera terminé, et si le Gouvernement entend cesser toute action militaire au Tchad.

7347. — 11 septembre 1969. — **M. Griotteray** demande à **M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale**, compte tenu du fait que le secrétariat d'Etat à l'information, lorsqu'il existait, s'est toujours déclaré incompétent pour répondre aux questions du rapporteur spécial de la commission des finances relatives aux dépenses d'information des différents départements ministériels, quelle est la politique d'information menée par son département. Il souhaiterait savoir : 1° comment s'insère cette activité dans la structure du ministère, le personnel qui lui est consacré et sa qualification, les moyens matériels employés, les méthodes retenues, le nombre, le tirage, les destinataires et la définition des publications éditées, les services demandés à l'O. R. T. F. et le montant global des crédits affectés à cette action ; 2° si d'autres orientations et d'autres méthodes sont-elles souhaitables et possibles.

7346. — 11 septembre 1969. — **M. Griotteray** demande à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des départements et territoires d'outre-mer**, compte tenu du fait que le secrétariat d'Etat à l'information, lorsqu'il existait, s'est toujours déclaré incompétent pour répondre aux questions du rapporteur spécial de la commission des finances relatives aux dépenses d'information des différents départements ministériels, quelle est la politique d'information menée par son département. Il souhaiterait savoir : 1° comment s'insère cette activité dans la structure du ministère, le personnel qui lui est consacré et sa qualification, les moyens matériels employés, les méthodes retenues, le nombre, le tirage, les destinataires et la définition des publications éditées, les services demandés à l'O. R. T. F. et le montant global des crédits affectés à cette action ; 2° d'autres orientations et d'autres méthodes sont-elles souhaitables et possibles.

7244. — 5 septembre 1969. — **M. Raymond Boisdé** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que l'ordonnance n° 67-693 du 17 août 1967 autorise les entreprises à constituer en franchise d'impôt, à la clôture de chaque exercice, une provision pour investissements d'un montant égal à celui des sommes portées à la réserve spéciale de participation au cours du même exercice. Cette mesure a pour objet d'inciter les entreprises à investir grâce aux déductions fiscales dont elles bénéficient lorsque, pratiquant l'intéressement, elles consacrent à des investissements productifs des sommes égales à celles qui sont affectées à la participation des salariés. Or, certaines entreprises qui sont actuellement bénéficiaires, mais qui disposent de reports déficitaires antérieurs provenant des derniers exercices souhaitent calculer la réserve de participation de leur personnel à partir des bénéfices actuels, mais en faisant abstraction des reports déficitaires susceptibles d'être imputés sur le bénéfice imposable, ceci afin de faire participer intégralement leur personnel aux résultats bénéficiaires actuels. Ces entreprises pourront donc être amenées à constituer une réserve de participation au profit de leur personnel, alors qu'elles n'auront pas de bénéfices imposables par suite de l'imputation sur ces bénéfices de leurs reports déficitaires. Elles ne pourront pas, dans ces conditions, bénéficier de l'avantage fiscal que représente, pour les sociétés bénéficiaires, la possibilité de constituer une provision pour investissements déductibles des bases de l'assiette de l'impôt. Afin de ne pas priver ces entreprises

de cet avantage fiscal et de les inciter à consacrer à des investissements productifs des sommes égales à celles portées à la réserve de participation, il lui demande s'il ne serait pas possible d'autoriser ces entreprises à imputer sur la taxe sur la valeur ajoutée dont elles seraient redevables, une somme égale à la moitié de la provision pour investissements qu'elles auraient pu constituer. Bien entendu, dans cette hypothèse, la provision pour investissements ne pourrait pas être retranchée du bénéfice passible de l'impôt sur les sociétés. Une telle mesure aboutirait en définitive à instituer une disposition analogue à celle qui a été prévue, en matière de déduction pour investissement, par la loi n° 68-877 du 9 octobre 1968; elle permettrait de maintenir, pour les entreprises dont il s'agit, le caractère incitatif résultant du mécanisme de la provision pour investissements prévu par l'ordonnance du 17 août 1967.

7250. — 5 septembre 1969. — **M. Capelle** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que, dans son département, un certain nombre de demeures paysannes en ruines ont été transformées par leurs acquéreurs en résidences de vacances. Ces initiatives, dont chacun se félicite, entraînent, pour les communes rurales, la remise en état et l'entretien de chemins assurant la desserte des maisons. Les impôts payés par leurs habitants saisonniers, qui n'exercent aucune activité locale, sont sans commune mesure avec les dépenses ainsi mises à la charge des communes. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'instituer, au profit du budget communal, une taxe de desserte qui frapperait les résidences secondaires.

7252. — 5 septembre 1969. — **M. Capelle** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que le maire d'une commune de son département avait organisé une kermesse pour financer la restauration d'une vieille église romane. Il a dû acquitter un certain nombre de taxes et, en particulier, la T.V.A. sur les recettes de cette kermesse, ce qui en a sensiblement réduit le montant. Il lui demande si des aménagements dans l'application de la T.V.A. ne pourraient pas être envisagés de façon que de telles initiatives ne soient pas découragées.

7264. — 6 septembre 1969. — **M. Bizet** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** quel est le chiffre d'affaires déclaré, respectivement, par les grands magasins, grands ensembles de vente, succursales multiples, et, par l'ensemble du commerce de détail, quel est le montant des impôts (patentes et taxes diverses, auxquels sont assujettis ces professionnels), versés respectivement par eux, et de quelles déductions fiscales bénéficient-ils éventuellement, et à quels titres.

7277. — 8 septembre 1969. — **M. Commenay** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que l'ordonnance n° 67-838 du 28 septembre 1967 a institué un système de factures protestables et mobilisables. Le décret n° 67-1243 du 22 décembre 1967, relatif à l'application du titre I^{er} de ladite ordonnance, a fixé le texte des mentions visées aux articles 5 (alinéa 1), 6 (alinéa 1) et 14 (alinéa 2) de l'ordonnance. Dans son article 5 ce décret stipule que la présentation matérielle des bordereaux et avis, prévue par l'ordonnance du 28 septembre 1967 susvisée, sera fixée par arrêté du ministre de l'économie et des finances. Il lui demande s'il n'envisage pas de publier, à très brève échéance, cet arrêté afin de permettre l'application de cette ordonnance.

7290. — 9 septembre 1969. — **M. Halbout** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la situation défavorisée dans laquelle se trouvent, du point de vue fiscal, certains fonctionnaires mutés « dans l'intérêt du service ». Il lui cite, à titre d'exemple, le cas de **M. X.** fonctionnaire de l'Etat qui, nommé en 1951 dans une ville A. durement sinistrée, a été contraint, faute de pouvoir trouver un local à louer, d'acheter un appartement (F 6) dans un immeuble alors en construction. Le paiement de cet appartement a demandé plusieurs années. En 1966 **M. X.** a été muté dans une autre ville B. (dans l'intérêt du service). Il a alors loué un appartement (F 4) comportant un loyer annuel de 7.600 francs et il a donné son appartement de A. en location pour 10.000 francs par an. Dans la ville B. le traitement de **M. X.** est exactement le même que celui dont il bénéficiait à A. Dans l'esprit de **M. X.** le revenu de 10.000 francs devait servir, à concurrence de 7.600 francs, à payer le loyer de son nouveau logement, étant entendu qu'il n'a pas l'intention de vendre le premier, comptant le récupérer lors de sa mise à la retraite. Cependant, du point de vue fiscal, il est considéré comme ayant un revenu supplémentaire de 10.000 francs. Il paie ainsi, sans que sa situation ait changé, un montant d'impôt supérieur

à celui qu'il devait verser à A. à tel point que le loyer retiré de la location de l'appartement A., diminué des impôts supplémentaires auxquels il est maintenant assujéti, ne lui permet pas de couvrir le loyer de l'appartement qu'il occupe à B. Il lui demande de lui indiquer : 1° s'il n'estime pas qu'il y a une anomalie fiscale, les ressources de **M. X.** n'ayant réellement augmenté que de 2.400 francs et s'il ne pense pas qu'en toute logique l'imposition supplémentaire ne devrait porter que sur 2.400 francs; 2° quelles mesures il compte prendre pour mettre fin à cette situation anormale dans laquelle se trouvent des milliers de fonctionnaires de l'Etat qui sont appelés, un jour ou l'autre, à changer de résidence et qui risquent de payer de lourds impôts, du fait qu'ils ont acheté un logement dans leur première résidence, étant fait observer que la politique fiscale, pratiquée à leur encontre, apparaît en opposition avec la politique d'encouragement à l'accession à la propriété qui est poursuivie par les pouvoirs publics.

7291. — 9 septembre 1969. — **M. Jacques Barrot** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** : 1° s'il est exact que les services de la direction du budget auraient refusé depuis 1953 d'inscrire dans les dépenses d'investissement et de fonctionnement du ministère chargé de la santé publique les sommes nécessaires à l'application de l'article L. 628-2 du code de la santé publique sur le traitement obligatoire des toxicomanes; 2° dans l'affirmative, il attire son attention sur la gravité de sa responsabilité au moment où se développe en France le fléau social des toxicomanes chez les adolescents; 3° dans la négative, il lui demande s'il ne serait pas possible, en ce qui concerne les dépenses de fonctionnement, de les inscrire dans le groupe I de l'aide sociale, par analogie avec ce qui est prévu pour le traitement des alcooliques dangereux.

7301. — 9 septembre 1969. — **M. Ollivro** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur les faits suivants : à la suite de la publication du décret n° 68-1238 du 30 décembre 1968 créant, notamment, le nouveau grade de receveur divisionnaire des impôts, les fonctionnaires exerçant antérieurement les fonctions imparties à ce grade — c'est-à-dire les receveurs principaux divisionnaires — ont été invités par une note du 25 avril 1969 à présenter une demande de nomination à ce nouveau grade. En même temps, des fonctionnaires supérieurs appartenant à la direction générale des impôts ont été admis à postuler les emplois créés. Pratiquement, les candidatures des receveurs principaux divisionnaires ont été retenues dans la généralité des cas, à l'exception semble-t-il d'une seule d'entre elles, l'intéressé ayant été éliminé au profit d'un fonctionnaire supérieur de la direction générale des impôts pour lequel la condition à remplir, afin d'obtenir cette nomination, était de « posséder une note signalétique de 18,75 au moins », sans considération des compétences, puisqu'il s'agissait d'un agent appartenant au service des contributions directes qui a été nommé à un emploi de responsable départemental du recouvrement des contributions indirectes. Cette nomination place l'ancien receveur principal divisionnaire, dont la candidature a été rejetée, dans une situation particulièrement humiliante, puisqu'il se voit contraint de solliciter de son successeur des instructions pour un travail dont il était jusqu'à présent responsable. Il doit, d'autre part, subir une réduction de ses émoluments de l'ordre de 7.500 francs par an. Il lui demande : 1° si, dans le règlement d'administration publique visé à l'article 29 de l'ordonnance n° 59-244 du 4 février 1959 relative au statut des fonctionnaires, il est prévu d'accorder à la note signalétique (laquelle est accordée dans des conditions très différentes à la direction générale et dans les services extérieurs) une incidence déterminante pour l'avancement de grade; 2° s'il a bien été tenu compte, dans la décision qui a été prise, des renseignements qui ont dû être fournis par la direction départementale des impôts sur la gestion de l'agent en cause, en tant que receveur principal divisionnaire et sur les résultats qu'il a obtenus comme receveur central, au bureau des recettes le plus chargé du département, lors de son entrée en fonctions, lequel a été remis à jour entièrement par ses soins, malgré les changements incessants de personnels, et cela au cours d'une période où « les recettes de contributions indirectes ont connu une surcharge maximale » selon les déclarations de **M. le directeur général des impôts**; 3° s'il estime normal qu'un fonctionnaire se voie ainsi, sans raison apparente, obligé de subir une situation qui équivaut à une sanction de rétrogradation et s'il n'envisage pas de mettre fin à cette anomalie.

7304. — 9 septembre 1969. — **M. de Montesquieu** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que, pour l'application des dispositions de l'article 125-A du code général des impôts relatif au prélèvement de 25 p. 100 sur les produits de placements à revenu fixe, l'administration fiscale oblige les contribuables, ou leurs mandataires (banquiers, notaires, etc.) à produire des déclarations trimestrielles et un récapitulatif annuel des revenus soumis à ce

prélèvement. Depuis le 1^{er} janvier 1969 ces déclarations doivent être faites sur une formule modèle n° 2768, et elles comprennent les renseignements suivants : désignation du débiteur (état civil complet), désignation du créancier (état civil complet), désignation de la créance, nature, date, montant, renseignements relatifs au contrat de prêt, référence à l'enregistrement du contrat de prêt, montant des intérêts donnant lieu au prélèvement, date du prélèvement, montant de l'impôt, etc. Tous ces renseignements doivent être fournis pour chaque bailleur de fonds et pour chaque revenu encaissé. Pour les contribuables qui ont de nombreuses créances, l'établissement de ces tableaux exige des journées de travail et une telle obligation risque de décourager les contribuables, alors que le marché financier souffre déjà de l'étroitesse du marché hypothécaire. Il semble que les fonctionnaires des impôts (contributions directes) auxquels sont remises lesdites déclarations se montrent d'autant plus exigeants en ce qui concerne ce contrôle qu'ils n'ont pas eux-mêmes à faire le travail. Par ailleurs, les formules servant à l'établissement de ces déclarations sont d'un format commercial qui ne permet pas d'utiliser les appareils à duplication moderne, ni les simples machines à écrire courantes. Il lui demande quelles mesures il compte prendre afin que soit simplifié le travail auquel donne lieu l'établissement de ces déclarations qui, à l'heure actuelle, ont pour effet d'alourdir les affaires et de gêner considérablement l'activité économique du pays.

7306. — 9 septembre 1969. — M. de Montesquieu, soucieux de mettre en place un dispositif complet qui donne à notre économie, indépendamment des mesures décidées, les plus grandes chances de réussir dans son effort pour équilibrer la balance des paiements, demande à M. le ministre de l'économie et des finances son avis et la suite qu'il pourrait donner à la suggestion suivante : permettre à nos exportateurs de disposer, à l'exemple de ce qui avait été déjà mis en place pour les comptes E. F. A. C. d'un volume en devises qui leur permettrait de continuer à exercer leurs activités sans pour autant, comme c'est le cas actuellement, être obligés de convertir intégralement les devises étrangères en francs français.

7310. — 10 septembre 1969. — M. Bégué demande à M. le ministre de l'économie et des finances s'il peut lui faire connaître : 1° le montant en valeur des importations annuelles pratiquées au cours mondial en provenance d'Algérie, de Tunisie et du Maroc depuis 1962 ; 2° le montant de l'aide annuelle accordée par la France à l'Algérie, la Tunisie et le Maroc depuis 1962, en distinguant l'aide libre et l'aide liée.

7312. — 10 septembre 1969. — M. Jamot appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur une anomalie résultant de l'application du barème prévu par l'article 194 du code général des impôts pour le calcul de la récente majoration progressive due au titre de l'impôt sur le revenu des personnes physiques par un couple n'ayant pas — ou n'ayant plus d'enfant à charge — le nombre de parts retenu étant fixé à deux. Il lui expose en effet que lorsque les époux reçoivent chacun un salaire au titre d'une activité salariée personnelle, le cumul de ces deux traitements portés sur une même déclaration, aboutit à placer le couple dans l'une des tranches les plus élevées du fait de la majoration progressive applicable aux revenus afférents à l'année 1967 par l'article 15 de la loi de finances rectificative pour 1968 (n° 68-695 du 31 juillet 1968), et du barème figurant à l'article 2 de la loi de finances pour 1969 (n° 68-1172 du 27 décembre 1968). Par ailleurs, une seule décade — pour deux personnes — vient en déduction du montant de la majoration due. Il lui fait remarquer que, d'une part, la majoration progressive en cause ne devrait, en principe, constituer qu'une mesure conjoncturelle mais que l'hypothèse d'une reconduction n'est pas écartée en ce qui concerne les cotisations d'impôt sur le revenu des personnes physiques dues au titre de l'année 1967 et que, d'autre part, la démonstration ci-dessus demeure valable en ce qui concerne les ménages sans enfants exerçant des activités professionnelles différentes qui se trouvent, du fait du montant élevé des rémunérations perçues, plus lourdement imposés que les personnes seules. Compte tenu de ce qui précède, il lui demande si dans le cadre soit de la réforme de l'impôt sur le revenu des personnes physiques qui doit en principe intervenir prochainement, soit de la loi de finances pour 1970 dans laquelle doit être incluse la suppression de la taxe complémentaire, il ne pourrait procéder à un réexamen du problème de l'imposition des ménages sans enfants et percevant deux traitements, afin d'éviter de pénaliser les couples mariés par rapport aux personnes célibataires lesquelles ont intérêt, afin de pouvoir rédiger des déclarations d'impôts séparées, à vivre en concubinage plutôt que de se marier. Il lui suggère, à cet effet, d'accorder un nombre de parts tenant compte — pour les ménages — du nombre de traitements perçus.

7314. — 10 septembre 1969. — M. Godon rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances que l'article 1^{er} de la loi n° 68-1043 du 29 novembre 1968 relative à diverses dispositions d'ordre économique et financier supplime en principe la taxe sur les salaires prévue à l'article 231 du code général des impôts. Cependant, celle-ci continue à être due par les personnes ou les organismes qui paient des traitements, salaires, indemnités et émoluments lorsqu'ils ne sont pas assujettis à la taxe sur la valeur ajoutée. Il lui expose que cette disposition restrictive, applicable en particulier aux professions libérales, constitue une inégalité flagrante qui contribue notamment à la cherté des services dont se plaignent les pouvoirs publics. A titre d'exemple, en ce qui concerne une société d'experts comptables, cette taxe représente environ 3 p. 100 du chiffre d'affaires, compte tenu du fait que cet impôt est en réalité le plus souvent calculé aux taux majorés de 8,50 p. 100 ou de 13,60 p. 100, ce qui est loin d'être négligeable. Sans doute peut-on faire valoir qu'il suffit que cette société opte pour le paiement de la T. V. A. afin d'être déchargée de l'obligation de payer le versement forfaitaire. Malheureusement nombre de clients de la société en cause ne récupèrent pas la T. V. A. si bien qu'une telle solution aboutirait pour eux à une majoration de 19 p. 100 de ses honoraires d'experts comptables, ce qui n'est pas concevable. Il lui demande s'il envisage de prendre les dispositions législatives nécessaires pour que les mesures rappelés n'aient pas les effets regrettables qui viennent d'être exposés.

7317. — 10 septembre 1969. — Mme Ploux demande à M. le ministre de l'économie et des finances : 1° quelles sont les conditions dans lesquelles les travailleurs frontaliers sont soumis au contrôle des changes en ce qui concerne leur salaire, perçu en Belgique, Suisse, Italie, etc., alors que leur domicile est en France et qu'ils passent chaque jour la frontière ; 2° si avant l'établissement du contrôle des changes ces mêmes travailleurs étaient soumis à des conditions particulières en ce qui concerne la fiscalité et particulièrement l'impôt sur le revenu des personnes physiques.

7320. — 11 septembre 1969. — M. Tomasini rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances qu'en vertu des dispositions de l'article 271 du code général des impôts sont exemptées de la taxe sur la valeur ajoutée : « 8° Les affaires ayant pour objet exclusif l'érection de monuments aux morts de la guerre ou à la gloire de nos armées et des armées alliées et conclues par une collectivité publique ou un groupement régulièrement constitué ». D'autre part, en vertu de l'instruction n° 86 du 19 avril 1956, sont également exonérées de la T. V. A. l'érection et la réfection des cimetières militaires nationaux. Il lui demande s'il n'estime pas qu'il serait possible et logique d'étendre ces exonérations de T. V. A. à la réfection des monuments visés au 8° de l'article 271 précité. Il convient, en effet, d'observer que ces monuments ont, en général, plus de quarante ans d'âge et que les communes ont souvent à supporter, en ce qui les concerne, de lourdes charges d'entretien.

7326. — 11 septembre 1969. — M. Marquet expose à M. le ministre de l'économie et des finances que l'imputation des dépenses de ravalement doit être réalisée sur un seul exercice, mais ne peut être reportée au-delà de l'année où intervient le règlement définitif (réponse du ministre de l'économie et des finances à M. Perrin, *Journal officiel*, débats A. N. du 12 mai 1965, p. 1263). Au vu du relevé de compte de copropriété en date du 19 octobre 1965 portant la mention : « Solde travaux ravalement » un copropriétaire a déduit sur sa déclaration des revenus 1965, année du règlement définitif, l'ensemble des versements qu'il avait effectués. Mais sur un relevé de compte présenté en 1966 un complément de frais de ravalement lui a été réclamé et l'imputation de ce complément n'a pu être réalisée que sur la déclaration des revenus de 1966. L'administration non seulement refuse cette déduction supplémentaire, mais encore rejette un recours gracieux tendant à rectifier les déclarations afin d'imputer l'ensemble des frais sur la déclaration des revenus de 1966. Le copropriétaire se trouve donc injustement lésé. Il lui demande s'il n'estime pas désirable de prendre l'initiative de donner des instructions générales afin que l'administration procède systématiquement à la rectification des déclarations dans des situations semblables, et s'il peut lui préciser comment le copropriétaire intéressé peut obtenir satisfaction.

7329. — 11 septembre 1969. — M. Henri Arnaud appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la question écrite n° 5222 qu'il lui avait posée et qui a été publiée au *Journal officiel*, débats A. N., du 12 avril 1969, page 896. Malgré plusieurs rappels cette question n'a pas obtenu de réponse. Comme il souhaite connaître sa position à l'égard des problèmes évoqués, il lui renouvelle les termes de cette question en lui demandant s'il peut lui fournir une réponse rapide : M. Henri Arnaud

expose à M. le ministre de l'économie et des finances qu'une société en nom collectif a été constituée en 1946 entre un agent d'assurances, son fils et son gendre, par l'apport effectué par le père du cabinet d'agent d'assurances qu'il avait créé. Au décès de l'apporteur, la société s'est constituée entre le fils et le gendre. Ce dernier envisage de prendre sa retraite et de céder ses droits à son beau-frère qui continuera seul l'exercice de la profession. La société en nom collectif se trouvera dissoute par le rachat des droits sociaux effectué par le seul continuateur. La société est taxée sur ses profits, sur déclaration contrôlée, en tant que profession non commerciale, s'agissant d'une activité civile. Il lui demande: 1° quels seront les impôts et taxes qui atteindront: a) le cédant, b) le cessionnaire, du fait du rachat des droits sociaux et de la dissolution de la société, avec attribution du portefeuille d'agence audit cessionnaire; 2° si les droits éventuels doivent être perçus sur la totalité des éléments transférés de la société dissoute, ou simplement sur ceux rachetés par le fils à son beau-frère.

7349. — 11 septembre 1969. — **M. Griotteray** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** si, compte tenu du fait que le secrétariat d'Etat à l'information, lorsqu'il existait, s'est toujours déclaré incompétent pour répondre aux questions du rapporteur spécial de la commission des finances relatives aux dépenses d'information des différents départements ministériels, quelle est la politique d'information menée par son département. Il souhaiterait savoir: 1° comment s'insère cette activité dans la structure du ministère, le personnel qui lui est consacré et sa qualification, les moyens matériels employés, les méthodes retenues, le nombre, le tirage, les destinataires et la définition des publications éditées, les services demandés à l'O. R. T. F. et le montant global des crédits affectés à cette action; 2° si d'autres orientations et d'autres méthodes sont souhaitables et possibles.

7273. — 6 septembre 1969. — **M. Pierre Bas** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** quelle réponse il entend réserver à sa question écrite n° 5746 du 6 mai 1969, ainsi conçue: « M. Pierre Bas, appelle à nouveau l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la gravité de la situation dans les grands lycées parisiens. Pour ne prendre que l'exemple du lycée Louis-le-Grand, on y a vu successivement en quelques mois le cours d'un professeur interrompu par le jet d'un engin explosif, un concours blanc interrompu par une démonstration des mêmes énergumènes d'extrême gauche provoquant une crise cardiaque chez le professeur chargé du cours, le conseil d'administration interrompu par la même bande et un membre du conseil d'administration, député, représentant la ville de Paris au conseil, frappé sauvagement. Un affrontement entre excités d'extrême droite venus de l'extérieur du lycée et les groupes de choc créés à l'intérieur par les associations dites « gauchistes » a entraîné un accident grave: un des élèves gauchistes ayant eu la main emportée, vraisemblablement par un engin qu'il manipulait avec une insuffisante conscience des dangers qu'il courait. Ces événements ont été ponctués de déclarations énergiques du ministre de l'éducation nationale et l'auteur de la question écrite s'en réjouit. Il n'en demeure pas moins qu'alors que des élèves avaient été expulsés pour avoir participé à l'ession préméditée contre un membre du conseil d'administration, on a pu voir certains des expulsés revenir prendre leur place en classe comme s'ils n'avaient été frappés d'aucune sanction. Le vendredi 2 mai, à quinze heures, un professeur de lettres supérieures au lycée Louis-le-Grand se trouvant dans la salle des professeurs a été assailli par un groupe d'élèves du lycée armé de matraques et de montants de tables; ce n'est que grâce à l'intervention de ses collègues que l'intéressé n'a pas été lynché, ses collègues ayant parlementé avec les agresseurs et lui ayant fait un rempart pour qu'il puisse sortir, ce qu'il a fait sous les insultes et les crachats. Une heure plus tard, un attentat identique se produisait à l'égard d'un professeur de physique. Plusieurs autres professeurs ont fait l'objet de menaces. Dans le dévergondage d'affiches politiques qui tapissent les murs du lycée, il serait aisé de relever des menaces graves, parfois des menaces de mort. Il est de notoriété publique que certaines salles sont transformées en bastions, utilisées comme arsenal; depuis quinze jours, un laboratoire de chimie est occupé par le C. A. L., avec pour but avoué la préparation d'explosifs. Si l'on s'est attardé sur la situation du lycée Louis-le-Grand, ce n'est pas que le cas de celui-ci soit exceptionnel; ni le lycée Henri-IV, ni le lycée Saint-Louis ne connaissent des conditions de travail normales. Les lycéens appartenant au « Mouvement lycéen pour la réforme » et au « Groupe liberté », qui sont des mouvements modérés ayant pour but de permettre aux élèves de travailler normalement et d'appliquer notamment la réforme votée par le Parlement de la République, sont condamnés à mort par voie d'affiches et expulsés des lycées par leurs camarades des C. A. L. Certains d'entre eux ont été frappés, d'autres poursuivis à travers les rues de la ville. Ils sont obligés de se cacher et ne peuvent suivre leurs cours normalement.

Certains fils d'hommes politiques, de journalistes ou de hauts fonctionnaires font l'objet de menaces constantes, certains ont même été obligés de renoncer à suivre les cours. Le régime de terreur que connaissent ces lycées a plusieurs raisons, mais la principale est l'existence des groupes gauchistes terroristes, qui ont décidé d'imposer leur loi par tous les moyens et contre lesquels on a été jusqu'à présent d'une indulgence, d'une tolérance, pour ne pas dire d'une lâcheté, coupables. Il lui demande donc avec la dernière insistance s'il n'estime pas indispensable de prendre la seule mesure qui peut rétablir l'ordre dans les lycées, c'est-à-dire l'expulsion immédiate de la quelque dizaine d'énergumènes d'extrême gauche et des quelques extrémistes de droite, dont l'affrontement est un danger perpétuel pour l'ordre public et dont les méthodes sont la négation des principes et des règles de vie de ce pays ». Sans sous-estimer les difficultés qu'éprouve M. le ministre de l'éducation nationale à être renseigné sur la situation exacte dans les lycées, l'auteur de cette question pense que les vacances ont pu permettre aux autorités responsables de faire le point précis des conditions dans lesquelles l'année scolaire s'est déroulée. Des résolutions auront pu sans doute être prises à la lumière des renseignements recueillis. Il souhaite que, dans une déclaration au pays, il fasse connaître sa détermination de ne pas tolérer le retour au désordre et à l'anarchie qui ont caractérisé la précédente année scolaire.

7281. — 8 septembre 1969. — **M. Verkindère** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** si la disposition suivante de la circulaire du 14 juin 1952 (second degré): « les stagiaires du centre pédagogique régional, qui sont dans l'obligation de prendre en cours d'année un congé de plus de neuf semaines, doivent redoubler leur année de stage », est toujours en vigueur.

7282. — 3 septembre 1969. — **M. Verkindère** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que le décret n° 68-1261 du 31 décembre 1968 modifie, avec effet du 1^{er} octobre 1968 ou du 1^{er} janvier 1969, les indices et les structures de certains corps de l'administration universitaire et de l'enseignement universitaire. Il lui demande quand paraîtront les décrets modifiant les statuts et les arrêtés fixant les nouvelles échelles indiciaires des personnels concernés.

7305. — 9 septembre 1969. — **M. Bouloche** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les modalités d'application du statut des professeurs de collège d'enseignement général. En ce qui concerne l'admission au centre de formation, le statut prévoit, à l'article 5, trois catégories: instituteurs, normaliens, autres candidats satisfaisant aux dispositions de l'article 16 du statut général des fonctionnaires et ayant subi avec succès les épreuves sanctionnant la première année du premier cycle d'enseignement supérieur. Compte tenu de la définition de cette troisième catégorie, il est certain que l'on comptera parmi les candidats un certain nombre de maîtres auxiliaires ayant déjà rendu service à l'éducation nationale. Or, certains de ces candidats risquent d'être refusés en fonction de la clause d'âge: vingt-cinq ans au 1^{er} janvier de l'année de l'examen, limite reculée du temps passé sous les drapeaux au titre des services militaires obligatoires, du temps prévu par les dispositions législatives et réglementaires concernant les droits des chefs de famille et d'une année par année de service effectif d'enseignement pour les instituteurs. Compte tenu du fait que certains maîtres auxiliaires n'ont pas pu être titularisés dans le second degré parce qu'ils n'ont pu mener valablement de front la poursuite d'études supérieures et la charge d'un service d'enseignement dans une localité éloignée des facultés, il lui demande si, dans le cadre d'une politique de possibilité de titularisation et compte tenu des services rendus, il n'envisage pas d'étendre la clause d'année de recul de la limite d'âge par année de service effectif d'enseignement prévu pour les instituteurs, aux anciens maîtres auxiliaires dont les qualités pédagogiques ont été reconnues et pour lesquels l'entrée au centre C. E. G. offre une possibilité de titularisation.

7324. — 11 septembre 1969. — **M. Plantier** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** s'il existe un projet de statut particulier concernant les agents des services des lycées et collèges (garçons de laboratoire) et, dans l'affirmative, à quelle date ce projet sera approuvé.

7328. — 11 septembre 1969. — **M. Charles Bignon** rappelle à **M. le ministre de l'éducation nationale** que les nouveaux établissements scolaires du type C. E. S. reçoivent, au moment de leur finition, des dotations importantes en mobilier et équipements de toute nature, suivant des listes types établies d'après la taille de l'établissement. Or, ces C. E. S. fonctionnent généralement déjà dans

des bâtiments provisoires qui possèdent une partie du mobilier et de l'équipement acheté au fur et à mesure des besoins. Il y a donc souvent des doubles emplois et des dépenses inutiles qui doivent être fort coûteuses. Il lui demande donc s'il ne serait pas plus rationnel d'équiper progressivement d'une dotation identique tous les établissements, construits en dur ou non, en ne fournissant à la mise en service de la construction définitive que les équipements encore manquants sur la liste type. De cette façon, il n'y aurait plus de consommations inutiles de crédits et les établissements non achevés ne seraient plus pénalisés, non seulement sur le plan immobilier, mais sur le plan des besoins d'équipements de toute nature qui leur font souvent partiellement défaut.

7350. — 11 septembre 1969. — **M. Griotteray** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale**, compte tenu du fait que le secrétariat d'Etat à l'information, lorsqu'il existait, s'est toujours déclaré incompétent pour répondre aux questions du rapporteur spécial de la commission des finances relatives aux dépenses d'information des différents départements ministériels, quelle est la politique d'information menée par son département. Il souhaiterait savoir : 1° comment s'insère cette activité dans la structure du ministère, le personnel qui lui est consacré et sa qualification, les moyens matériels employés, les méthodes retenues, le nombre, le tirage, les destinataires et la définition des publications éditées, les services demandés à l'O. R. T. F. et, le montant global des crédits affectés à cette action ; 2° d'autres orientations et d'autres méthodes sont-elles souhaitables et possibles.

7283. — 8 septembre 1969. — **M. Chandernagor** rappelle à **M. le ministre de l'équipement et du logement** qu'à l'occasion de l'inauguration de la foire-exposition de Châlons-sur-Marne, le samedi 30 août 1969, il a déclaré : « D'ores et déjà il y a... plusieurs milliers d'H. L. M. vides en France que nous n'arrivons pas à remplir ». Il lui demande de préciser, par localité, le nombre d'appartements H. L. M. qui n'auraient pas trouvé preneurs.

7319. — 10 septembre 1969. — **Mme Ploux** expose à **M. le ministre de l'équipement et du logement** la situation qui risque d'intervenir à bref délai dans les sites classés : zones sensibles, zones protégées, et pour tous périmètres où une attention particulière est donnée à la délivrance du permis de construire, afin de ne pas détruire la beauté du paysage. En effet, il semble que la législation actuelle autorise l'édification de logements démontables sans permis de construire, pour un temps déterminé mais qui souvent s'avère illimité. La prolifération de ces habitations entraînerait de façon certaine et rapide la destruction de ces sites que l'on veut justement préserver. Elle lui demande donc : 1° si la législation sur les maisons démontables est bien telle que celle énoncée plus haut ; 2° s'il ne serait pas possible de réserver à l'implantation de ces constructions des emplacements choisis en dehors des sites à protéger.

7270. — 6 septembre 1969. — **M. Tomasini** demande à **M. le ministre de l'intérieur** de lui faire savoir : 1° quel est le rôle exact des maires dans l'organisation de la sécurité des plages, baignades et piscines ; 2° s'il existe à l'échelon départemental un service chargé du contrôle et, dans l'affirmative, lequel ; 3° quels sont les textes en vigueur qui régissent ces questions.

7309. — 10 septembre 1969. — **M. Griotteray** signale à **M. le ministre de l'intérieur** : 1° que le journal *l'Humanité* organise chaque année une kermesse au bois de Vincennes pour faire sa propagande, rien de plus naturel de sa part ; 2° que cette année, premier anniversaire de l'occupation de Prague par les blindés communistes, ledit journal ait tenu à donner à cette manifestation plus d'ampleur encore, rien de plus cohérent ; 3° que de nombreuses vedettes aient décidé d'apporter leur concours à cet anniversaire, c'est une affaire entre elles et leur conscience. Mais que les Parisiens ne sachent toujours pas ce que leur coûtent les détériorations subies par les pelouses, aussi bien du fait de cette foire que du fait des nombreux véhicules de tous les services publics et privés nécessaires, n'est pas plus admissible que l'an passé. Il lui rappelle la question n° 1314 posée le 25 septembre 1968 et restée sans réponse. Il espère avoir cette année plus de chance et obtenir des précisions sur les différents points soulevés. Dix jours avant la date de la manifestation, les accès aux pelouses sont interdits chaque année par l'installation de barrières, il faut attendre plusieurs jours après la fin de cette fête pour que les enfants puissent utiliser à nouveau, après la disparition des débris et le démontage des stands, le périmètre habituellement utilisé pour leurs jeux. Il

paraîtrait raisonnable, si cette manifestation devait être maintenue, de déplacer son centre de gravité vers le champs de manœuvres de Vincennes où les haut-parleurs ne gêneraient pas le voisinage. Il est intéressant, d'ailleurs, de se demander pourquoi les foires commerciales dans les communes de la région parisienne ont beaucoup de mal à obtenir l'autorisation de sonorisation, alors que cette autorisation semble être accordée sans difficulté à la fête de *l'Humanité*. Il lui rappelle en outre qu'il a demandé s'il était possible de lui indiquer : 1° les conditions dans lesquelles l'autorisation était donnée aux organisateurs ; 2° si cette autorisation, qui naturellement peut se discuter sur un plan philosophique, comporte des garanties financières suffisantes car s'il apparaît que des fonctionnaires municipaux d'un certain nombre de communes, où les lecteurs de *l'Humanité* sont particulièrement influents, apportent leur concours à l'installation, il ne semble pas que lesdites communes participent au nettoyage, laissant les services de la ville de Paris assurer la remise en état du bois de Vincennes. Enfin, il lui serait reconnaissant de lui donner des indications précises sur la façon dont sont utilisés le personnel, les installations, le matériel roulant, les matières premières, bois, clous, tables de marchés, les cantines scolaires de certaines communes du département du Val-de-Marne et sur quel budget figurent ces dépenses.

7311. — 10 septembre 1969. — **M. François Bénard** demande à **M. le ministre de l'intérieur** s'il entre vraiment dans les attributions des sapeurs-pompiers de procéder à la destruction et à l'enlèvement des essaims de guêpes, abeilles ou autres insectes qui s'implantent dans des greniers, granges ou bâtiments. Il ajoute que ce genre d'opérations grève souvent lourdement les finances des services départementaux de protection contre l'incendie ce qui semble a priori contraire aux dispositions de l'article 1^{er} du décret n° 53-170 du 7 mars 1953.

7316. — 10 septembre 1969. — **M. Pasqua** rappelle à **M. le ministre de l'intérieur** la réponse apportée à sa question écrite n° 6303 parue au *Journal officiel*, débats A. N., n° 41, du 23 août 1969. Selon les termes de cette réponse, l'article 29 de la loi n° 55-366 du 3 avril 1955 ne pouvait être applicable qu'aux fonctionnaires de police éloignés par le gouvernement de Vichy et réintégrés en application des dispositions de l'ordonnance du 29 novembre 1944. L'article 29 susvisé ne permettait donc pas à un fonctionnaire de police éloigné de l'administration par le gouvernement de Vichy, d'être réintégré dans son emploi, après la libération de la France. En conséquence, il lui demande — après les délais de forclusion d'application de l'ordonnance du 29 novembre 1944 — si le seul texte qui aurait pu être appliqué à un fonctionnaire de police éloigné par le gouvernement de Vichy (question écrite n° 6303 du 21 juin 1969) était bien : la loi n° 53-69 du 7 février 1953.

7334. — 11 septembre 1969. — **M. Halbout** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que l'arrêté ministériel du 17 juillet 1968 (*Journal officiel*, lois et décrets, du 23 août 1968) relatif au classement indiciaire des emplois de direction des services administratifs communaux, a prévu de nouveaux indices pour le 1^{er} échelon et l'échelon terminal de chaque grade, ainsi que pour les échelons exceptionnels, et ne contient aucune indication concernant les indices qui correspondent aux échelons intermédiaires. Il en résulte que de nombreux cadres communaux sont actuellement privés de l'avancement auquel ils pourraient prétendre depuis plusieurs mois. Il lui demande s'il n'envisage pas de publier un décret permettant de faire cesser rapidement cette situation anormale.

7338. — 11 septembre 1969. — **M. Odru** rappelle à **M. le ministre de l'intérieur** qu'il n'a toujours pas reçu de réponse à sa question écrite n° 6030 en date du 31 mai 1969 concernant les doléances des directeurs et chefs de bureau des mairies de nombreuses villes de la région parisienne. Il souhaiterait connaître les raisons de ce silence prolongé et quelles mesures il a prises ou compte prendre pour satisfaire rapidement les revendications de ces cadres communaux.

7352. — 11 septembre 1969. — **M. Griotteray** demande à **M. le ministre de l'intérieur**, compte tenu du fait que le secrétariat d'Etat à l'information lorsqu'il existait, s'est toujours déclaré incompétent pour répondre aux questions du rapporteur spécial de la commission des finances relatives aux dépenses d'information des différents départements ministériels, quelle est la politique d'information menée par son département. Il souhaiterait savoir : 1° comment s'insère cette activité dans la structure du ministère, le personnel qui lui est consacré et sa qualification, les moyens matériels employés, les méthodes retenues, le nombre, le tirage, les destina-

lares et la définition des publications éditées, les services demandés à l'O. R. T. F. et le montant global des crédits affectés à cette action; 2° si d'autres orientations et d'autres méthodes sont souhaitables et possibles.

7293. — 9 septembre 1969. — **M. Jacques Barrot** demande à **M. le ministre de la justice**: 1° pour quelles raisons, depuis 1953, ses services n'ont pas pris la peine de rédiger les textes d'application de l'article L. 628-2 du code de la santé publique sur la désintoxication des toxicomanes; 2° s'il a conscience de la lourde responsabilité de son département ministériel dans l'extension actuelle des toxicomanies aux stupéfiants chez les adolescents en France, extension qui aurait sans doute pu être prévenue par les sages mesures de prévention décidées par le législateur de 1953.

7353. — 11 septembre 1969. — **M. Griotteray** demande à **M. le ministre de la justice**, compte tenu du fait que le secrétaire d'Etat à l'information, lorsqu'il existait, s'est toujours déclaré incompétent pour répondre aux questions du rapporteur spécial de la commission des finances relatives aux dépenses d'information des différents départements ministériels, quelle est la politique d'information menée par son département. Il souhaiterait savoir: 1° comment s'insère cette activité dans la structure du ministère, le personnel qui lui est consacré et sa qualification, les moyens matériels employés, les méthodes retenues, le nombre, le tirage, les destinataires et la définition des publications éditées, les services demandés à l'O. R. T. F. et le montant global des crédits affectés à cette action; 2° si d'autres orientations et d'autres méthodes sont souhaitables et possibles.

7354. — 11 septembre 1969. — **M. Griotteray** demande à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire**, compte tenu du fait que le secrétaire d'Etat à l'information, lorsqu'il existait, s'est toujours déclaré incompétent pour répondre aux questions du rapporteur spécial de la commission des finances relatives aux dépenses d'information des différents départements ministériels, quelle est la politique d'information menée par son département. Il souhaiterait savoir: 1° comment s'insère cette activité dans la structure du ministère, le personnel qui lui est consacré et sa qualification, les moyens matériels employés, les méthodes retenues, le nombre, le tirage, les destinataires et la définition des publications éditées, les services demandés à l'O. R. T. F. et le montant global des crédits affectés à cette action; 2° si d'autres orientations et d'autres méthodes sont souhaitables et possibles.

7267. — 6 septembre 1969. — **M. Edouard Charret** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** que l'ordonnance n° 67-828 du 23 septembre 1967 (art. 21) a institué, à la charge des dirigeants salariés de sociétés, une contribution de solidarité aux régimes des non-salariés des professions non agricoles; cette contribution est exigible de tous les dirigeants qui ont requis leur inscription, postérieurement au 31 décembre 1967, mais elle ne peut être demandée aux dirigeants qui étaient déjà en fonctions au moment de la promulgation de l'ordonnance. Il lui demande si cette contribution peut être réclamée à un dirigeant de société qui exerçait, depuis 1961, les fonctions de directeur général adjoint d'une société anonyme, fonctions pour lesquelles il était inscrit au registre du commerce, et qui est devenu, en 1969, président du conseil d'administration de la même société.

7269. — 6 septembre 1969. — **M. Fontaine** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** de lui faire connaître s'il envisage de rendre applicables aux départements d'outre-mer les ordonnances n° 58-1199 du 11 décembre 1958 et n° 67-829 du 23 septembre 1967, relatives à la coordination des établissements de soins comportant hospitalisation. Dans l'affirmative, il souhaiterait savoir dans quel délai.

7284. — 9 septembre 1969. — **M. Abelin** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** si, dans le cadre des aménagements qui doivent être apportés à la loi n° 66-509, relative à l'assurance maladie maternité des travailleurs non salariés, et aux textes d'application de ladite loi, il n'envisage pas la modification des articles 24 et 25 du décret n° 68-253 du 19 mars 1968, en vue d'une simplification de l'encaissement des cotisations, du circuit financier et du contentieux (ce qui occasionnera des économies de gestion, grâce à une restructuration des organismes de gestion et à la modification des conventions types).

7285. — 9 septembre 1969. — **M. Abelin** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** si, dans le cadre des aménagements qui doivent être apportés à la loi n° 66-509 du 12 juillet 1966 relative à l'assurance maladie des travailleurs non salariés, il n'envisage pas la modification de l'article 40 de ladite loi, afin que les cotisations soient admises dans les charges déductibles pour la détermination du revenu net global servant de base à l'impôt sur le revenu des personnes physiques, ainsi que cela est prévu pour la déduction des primes d'assurance-vie ou celle de l'épargne investie dans la construction, et non pas considérées comme charges déductibles lors de l'établissement des forfaits.

7286. — 9 septembre 1969. — **M. Abelin** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** si, dans le cadre des aménagements qui doivent être apportés à la loi du 12 juillet 1966, n° 66-509 relative à l'assurance maladie maternité des travailleurs non salariés, il n'envisage pas la modification de l'article 8 de ladite loi, afin d'étendre à l'ensemble des ressortissants du régime la couverture des frais afférents aux maladies, accidents, soins et prothèses dentaires, avec une participation des assurés fixée à 50 p. 100 des tarifs servant de base au calcul des remboursements.

7287. — 9 septembre 1969. — **M. Abelin** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** si, dans le cadre des aménagements qui doivent être apportés à la loi n° 66-509 du 12 juillet 1966 relative à l'assurance maladie maternité des travailleurs non salariés, il n'envisage pas de prévoir une exonération partielle des cotisations visées à l'article 18 de ladite loi, en faveur des personnes bénéficiaires d'une pension servie par un régime non agricole, en application de l'article L. 659 du code de la sécurité sociale, et la révision des cotisations exigibles en cas de réduction d'activité pour prise de retraite.

7288. — 9 septembre 1969. — **M. Abelin** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** s'il peut lui préciser ses intentions en ce qui concerne la publication prochaine des textes relatifs aux conditions d'admission à l'assurance volontaire au régime d'assurance maladie maternité des travailleurs non salariés des professions non agricoles, des différentes catégories de personnes énumérées à l'article 2 de la loi n° 66-509 du 12 juillet 1966 modifiée par l'article 1° de l'ordonnance n° 67-828 du 23 septembre 1967.

7294. — 9 septembre 1969. — **M. Jacques Barrot** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** de bien vouloir indiquer: 1° quelles mesures ont été prises par ses services depuis la promulgation de la loi n° 53-1270 du 24 décembre 1953, et tout au moins depuis que l'attention de ses prédécesseurs a été attirée sur ce problème, pour appliquer les dispositions du troisième alinéa de l'article L. 628-2 du code de la santé publique, d'après lesquelles les conditions de création et de fonctionnement du ou des établissements de cure pour toxicomanes devaient être fixées par un règlement d'administration publique; 2° quel établissement a été aménagé à cet effet; 3° à quel budget ont été inscrites, pour la première fois, les sommes nécessaires à l'application de l'article 3 de la loi du 24 décembre 1953, repris à l'article L. 628-2 du code de la santé publique.

7297. — 9 septembre 1969. — **M. Bertrand Denis** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** qu'une malade prise en charge par l'assurance maladie des commerçants et professions non salariées non agricoles doit subir un traitement l'obligeant à se rendre fréquemment à 60 kilomètres de son domicile. Le régime sécurité sociale qui lui était précédemment appliqué permettait la prise en charge de ces transports. La caisse d'assurance maladie des professions non salariées non agricoles répond qu'elle ne rembourse pas ces frais. Considérant que le remboursement des frais de transport se substitue heureusement à l'hospitalisation et doit être nettement moins onéreux pour la caisse d'assurance maladie que le prix de journée de l'hôpital, il demande si les règles actuelles n'obligent pas les caisses des commerçants et autres à prendre de tels frais de transport en charge.

7303. — 9 septembre 1969. — **M. Rossi** rappelle à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** qu'en vertu de l'article 3 de l'arrêté du 19 novembre 1968 fixant le montant annuel des cotisations dues au titre du régime obligatoire d'assurance maladie maternité des travailleurs non salariés, la cotisation annuelle

est fixée au taux réduit de 250 francs pour les assurés, en activité ou retraités, dont les revenus servant de base à la cotisation sont inférieurs à 5.000 F et qui ne sont pas redevables de l'I. R. P. P. Il lui demande si, de manière analogue, il ne serait pas possible d'accorder aux personnes âgées de soixante-cinq ans ou moins qui désirent contracter une assurance sociale volontaire couvrant le risque maladie, dans les conditions prévues par l'ordonnance n° 67-709 du 21 août 1967, le bénéfice d'une cotisation annuelle réduite, dès lors qu'elles remplissent les conditions fixées par l'article 3 de l'arrêté du 19 novembre 1968 pour les assurés relevant du régime obligatoire d'assurance maladie des non-salariés.

7315. — 10 septembre 1969. — **M. Hinsberger** rappelle à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** que pour l'appréciation des ressources permettant le bénéfice de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité, l'article 3 du décret n° 64-300 du 1^{er} avril 1964 dispose qu'il n'est pas tenu compte : 1° de la valeur des locaux d'habitation occupés à titre de résidence principale par l'intéressé et les membres de sa famille vivant à son foyer. L'article 6 du même décret dispose que les biens immobiliers du demandeur sont sensés lui procurer un revenu évalué à 3 p. 100 de leur valeur vénale. Il lui expose à cet égard la situation d'une veuve aux ressources très modestes, nue-proprétaire d'une maison d'habitation dont elle n'a pas la jouissance. L'usufruit de cette maison appartient en effet à son beau-père. La caisse auprès de laquelle a été présentée la demande d'allocation supplémentaire du F. N. S. applique le texte précité en basant le revenu fictif pris en compte pour l'appréciation des droits à l'allocation supplémentaire sur la valeur vénale de l'immeuble et en tenant compte du fait que la demanderesse n'est pas pleine propriétaire de ce dernier. Si l'intéressée avait la pleine propriété de cet immeuble et si elle pouvait l'habiter éventuellement avec d'autres membres de sa famille, la valeur vénale de l'immeuble ne donnerait pas lieu à l'évaluation d'un revenu au sens de l'article 3 du décret précité. En qualité de nue-proprétaire, la jouissance de l'immeuble étant réservée exclusivement à son beau-père qui ne veut pas cohabiter, elle se trouve dans l'obligation de payer un loyer pour se loger et la valeur vénale de l'immeuble en cause doit donner lieu à l'évaluation d'un revenu fictif ajouté à ses ressources réelles pour l'appréciation de ses droits à l'allocation supplémentaire demandée. L'interprétation ainsi faite de l'article 6 du décret du 1^{er} avril 1964 paraît abusive. Il lui demande s'il n'estime pas que dans ce cas particulier, le revenu fictif déterminé suivant les dispositions de l'article 6 du décret en cause ne doit pas entrer en compte pour la détermination des ressources de la demanderesse.

7327. — 11 septembre 1969. — **M. Marc Jacquet** rappelle à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** la réponse faite par le ministre d'Etat chargé des affaires sociales à **M. Pierre Bas** qui l'avait interrogé sur une éventuelle levée de la forclusion qui frappe depuis le 1^{er} janvier 1967 les rapatriés susceptibles de bénéficier des dispositions prévues par la loi du 26 décembre 1964 et le décret du 2 septembre 1965 relatifs à la prise en charge et à la revalorisation des avantages sociaux en ce qui concerne la validation gratuite des périodes d'activité salariée accomplies en Algérie postérieurement au 1^{er} avril 1939 et antérieurement à la date d'affiliation au régime algérien. Cette réponse (question écrite n° 3564, réponse *Journal officiel*, Débats A. N. du 24 mai 1969) qui date maintenant de plus de trois mois reconnaissait que de nombreux rapatriés susceptibles de bénéficier des dispositions prévues par les textes précités avaient pu ignorer ceux-ci. Elle faisait état de nouvelles mesures d'assouplissement susceptibles d'intervenir en ce domaine. Il lui demande donc si les études entreprises à cet égard et l'avis dont il était fait état de la caisse nationale d'assurance des travailleurs salariés permettent d'espérer une mise en œuvre rapide des mesures d'assouplissement envisagées.

7354. — 11 septembre 1969. — **M. Griotteray** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale**, compte tenu du fait que le secrétariat d'Etat à l'information, lorsqu'il existait, s'est toujours déclaré incompétent pour répondre aux questions du rapporteur spécial de la commission des finances relatives aux dépenses d'information des différents départements ministériels, quelle est la politique d'information menée par son département. Il souhaiterait savoir : 1° comment s'insère cette activité dans la structure du ministère, le personnel qui lui est consacré et sa qualification, les moyens matériels employés, les méthodes retenues, le nombre, le tirage, les destinataires et la définition des publications éditées, les services demandés à l'O. R. T. F. et le montant global des crédits affectés à cette action ; 2° si d'autres orientations et d'autres méthodes sont souhaitables et possibles.

7253. — 5 septembre 1969. — **M. Maujouan du Gasset** expose à **M. le ministre des transports** que le détournement du Boeing de la Trans World Airlines, le Sky-Jacking, sur Damas, a suscité dans le monde les réactions d'indignation que mérite cet acte de piraterie. A l'exception des auteurs mêmes de l'attentat, il n'est personne qui puisse s'associer à de telles méthodes de brigandage. Le bureau de la fédération internationale des associations de pilotes de lignes, en préconisant la grève mondiale, a entendu attirer l'attention de l'opinion mondiale sur des méthodes dont les équipages sont las d'être les victimes. Il lui demande si le Gouvernement français a l'intention de s'associer à toute mesure de prévention ou de sanction, ou même de faire des suggestions en ce sens, à la fois dans le domaine pratique, et sur le plan juridique.

7264. — 6 septembre 1969. — **M. Charles Bignon** rappelle à **M. le ministre de l'équipement et du logement** qu'un médecin chargé de la chronique médicale dans un grand journal rappelait, au début du mois d'août 1969, que le bilan mondial actuel des accidents de la route était de 150.000 morts et de 6 millions de blessés et que la part de la France représentait plus de 10.000 morts et 300.000 blessés. Le même article faisait valoir qu'actuellement ces accidents représentent la principale cause de mort chez les jeunes gens âgés de 15 ans à 25 ans, puisque cette cause de mortalité entraîne plus de 30 p. 100 de tous les décès survenant dans ce groupe d'âge. L'organisation mondiale de la santé a dégagé, dans une réunion groupant des représentants de vingt et un pays, les directions dans lesquelles il convenait d'agir pour provoquer une diminution du nombre de ces accidents. La Croix-Rouge française a récemment publié un petit manuel analysant l'action que peuvent avoir les témoins d'un accident de la route. Si ces témoins savent donner les premiers secours aux blessés de la route, le nombre de ceux qui pourront être sauvés peut être très important. Or, généralement, lorsqu'un accident a eu lieu, personne n'est capable d'intervenir et de porter secours aux blessés. Chaque conducteur devrait connaître les premiers soins à donner à ces blessés. La meilleure façon de leur donner ces connaissances consisterait à les inclure dans le programme du permis de conduire. Il lui demande s'il envisage cette solution susceptible d'avoir, à cet égard, les effets les plus bénéfiques.

7302. — 9 septembre 1969. — **M. Rossi** demande à **M. le ministre des transports** s'il n'envisage pas de prendre toutes mesures utiles afin que la carte d'invalidité délivrée aux invalides civils, en application de l'article 173 du code de la famille et de l'aide sociale, permette à ceux qui en sont titulaires de bénéficier, pour eux-mêmes, et éventuellement pour la tierce personne qui les accompagne, de réductions sur les tarifs des chemins de fer et des entreprises routières de remplacement des trains, analogues à celles qui sont prévues en faveur des invalides de guerre aux articles L. 320 et L. 321 du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre.

7357. — 11 septembre 1969. — **M. Griotteray** demande à **M. le ministre des transports**, compte tenu du fait que le secrétariat d'Etat à l'information, lorsqu'il existait, s'est toujours déclaré incompétent pour répondre aux questions du rapporteur spécial de la commission des finances relatives aux dépenses d'information des différents départements ministériels, quelle est la politique d'information menée par son département. Il souhaiterait avoir : 1° comment s'insère cette activité dans la structure du ministère, le personnel qui lui est consacré et sa qualification, les moyens matériels employés, les méthodes retenues, le nombre, le tirage, les destinataires et la définition des publications éditées, les services demandés à l'O. R. T. F. et le montant global des crédits affectés à cette action ; 2° si d'autres orientations et d'autres méthodes sont souhaitables et possibles.

7259. — 5 septembre 1969. — **M. André Basuguitte** expose à **M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population** que la Meuse, parmi d'autres départements, est un département frontalier. Il se trouve que des travailleurs français, du Nord du département, pour des raisons diverses, et en particulier parce qu'ils ne trouvent pas sur place les emplois dont ils ont besoin, se sont embauchés dans des entreprises du Benelux (Belgique, Luxembourg) voisines de la limite frontalière. Les travailleurs dépendent, pour leur salaire et pour les avantages sociaux, du régime et des lois en vigueur dans le pays du siège de l'entreprise ou de la société qui les emploie. En particulier, lorsque ces travailleurs français font construire en France une maison d'habitation, en accession à la propriété, ils bénéficient, certes, des avantages consentis par les lois françaises, en particulier des prêts pour l'accession à la petite propriété familiale, dits prêts pour la construction « d'habitations à loyer modéré » mais, par contre, ils ne bénéficient pas des avantages sociaux

consentis aux travailleurs français travaillant dans une entreprise dont le siège est en France, et principalement de l'allocation de logement dont le régime n'est pas en vigueur dans tous les pays de la Communauté. Or, tout le monde sait que l'accès à la propriété d'une maison d'habitation pour la résidence principale de la famille n'est rendue possible aux travailleurs français, de ressources modestes, que par l'institution de l'allocation de logement qui rembourse à l'accédant, selon ses charges de famille, une part importante des annuités d'emprunts. Les travailleurs français frontaliers, employés dans un pays de la Communauté, et qui accèdent à la propriété d'une maison d'habitation, dans leur pays d'origine, se trouvent donc défavorisés puisqu'ils ne peuvent bénéficier de cette allocation ni dans le pays d'origine où ils résident, ni dans le pays d'adoption où ils travaillent. En conséquence, il lui demande de lui indiquer s'il existe, pour des cas particuliers, soit un régime de compensation, soit un accord de réciprocité, ou, à défaut, de lui indiquer ce qu'il compte faire pour rétablir un juste équilibre auxquels les intéressés sont en droit de prétendre.

7323. — 11 septembre 1969. — **M. Plantier** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** qu'un travailleur ayant cotisé à une caisse de retraite vieillesse ou une caisse de prévoyance laisse, en cas de décès, une allocation de réversion à son conjoint survivant s'il est âgé de soixante-cinq ans au moins. Il lui demande si la loi fixe un délai entre la date de mariage ou de remariage de l'allocataire et la date de son décès pour que le conjoint survivant puisse bénéficier de cette réversibilité. Au cas où cette notion de délai existerait, il lui demande si elle est uniforme dans tous les cas ou différente suivant les caisses de prévoyance.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai supplémentaire d'un mois suivant le premier rappel.

(Application de l'article 138 [alinéas 4 et 6] du règlement.)

6515. — 1^{er} juillet 1969. — **M. Jacques Barrot** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** : 1° quels ont été les pourcentages d'occupation de chacun des services de médecine et de chirurgie de l'administration générale de l'assistance publique à Paris au cours de l'année 1968 ; 2° si l'administration de tutelle a procédé à une enquête afin de vérifier si les doléances présentées par de nombreux malades ou par leurs visiteurs, concernant le manque de propreté et l'absence de confort, étaient ou non justifiées ; 3° quelles mesures ont été prises pour améliorer les conditions de l'hospitalisation sur le plan des relations humaines dans ces services.

6516. — 1^{er} juillet 1969. — **M. Barberot** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les difficultés que rencontrent les jeunes filles qui ont obtenu la première partie de moniteurat d'enseignement ménager familial pour effectuer le stage de pédagogie de cent cinquante heures dans une école ménagère qui est prévu par les instructions en vigueur pour avoir le moniteurat complet. Ces difficultés tiennent d'abord au fait que, en raison de la fermeture de nombreuses écoles ménagères, due à la prolongation jusqu'à seize ans de la scolarité obligatoire, le nombre d'établissements acceptant de prendre des stagiaires, même à titre gratuit, est très réduit. D'autre part, il semble que — dans certaines régions tout au moins — il soit impossible d'obtenir des renseignements précis sur les modalités suivant lesquelles les stages doivent être effectués et sur les catégories d'établissements publics ou privés habilités à recevoir des stagiaires. Il lui demande si, pour mettre fin à ces difficultés, il n'envisage pas : 1° de donner toutes instructions utiles aux services compétents de son administration en ce qui concerne les conditions exactes et les catégories d'écoles dans lesquelles ces stages doivent être effectués ; 2° d'autoriser, notamment, à recevoir, en stage les titulaires de la première partie du moniteurat d'enseignement ménager familial, d'une part, les écoles ménagères rurales dépendant du ministère de l'agriculture, d'autre part, certains établissements neuro-psychiatriques où fonctionnent des centres ménagers.

6565. — 3 juillet 1969. — **M. Fontaine** demande à **M. le ministre de l'agriculture** si, à la suite de l'enquête qui a été prescrite depuis le mois de juillet 1968, il est en mesure de lui faire connaître s'il envisage d'étendre aux départements d'outre-mer les interventions

du F. A. S. A. S. A., notamment celles concernant les mutations d'exploitation dont pourraient bénéficier les attributaires des lotissements aménagés par la S. A. F. E. R. Dans l'affirmative, il lui serait agréable d'en connaître les modalités d'application.

6948. — 1^{er} août 1969. — **M. Abelin** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que l'action sociale du Gouvernement, dans le cadre de la politique financière que les circonstances semblent exiger, paraît peu compatible avec les efforts encourageant le développement des résidences secondaires avec l'aide des ressources des établissements publics de l'Etat ou des sociétés d'économie mixte. Dans la plupart des départements, les réalisations sociales, concernant tant l'éducation (collèges d'enseignement général et collèges d'enseignement secondaire) que les établissements hospitaliers, les maisons de retraite, les établissements s'occupant de l'enfance inadaptée, ne peuvent être réalisés au mieux qu'à concurrence de 50 à 60 p. 100 des prévisions du V^e Plan. Il lui demande s'il n'estime pas en conséquence que l'esprit de stricte économie et l'effort en faveur des catégories sociales les plus défavorisées, définis récemment comme les objectifs poursuivis par le Gouvernement, doivent imposer une révision de l'utilisation des ressources des établissements publics et des sociétés d'économie mixte, tant que ne pourront être réalisés les établissements dont les enfants et adolescents d'âge scolaire, les malades, les personnes âgées, les handicapés physiques et psychiques ont besoin, ainsi que les logements nécessaires — notamment ceux construits par les organismes d'H. L. M. — et d'une manière générale les équipements collectifs prioritaires dont le budget de l'Etat ne peut assurer à lui seul le financement.

6949. — 1^{er} août 1969. — **M. de Montesquiou** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur les promesses qui ont été faites au cours de la campagne pour l'élection présidentielle en ce qui concerne les solutions qui doivent être apportées au problème de l'indemnisation des rapatriés des départements français d'Algérie et d'outre-mer. Ces promesses peuvent être réalisées sans imposer une charge excessive au budget. Il suffit, pour cela, de prévoir un étalement sur 10 ou 20 ans du versement des indemnités importantes. Les capitaux reçus par les spoliés devraient être réemployés suivant des règles générales à déterminer. Ils apporteraient au Trésor des sommes supérieures à la moitié du montant des annuités, sans préjudice des emplois qui seraient créés par les activités nouvelles. L'annuité nette pour la collectivité nationale se trouverait ainsi ramenée à un montant extrêmement raisonnable. Il lui demande de bien vouloir préciser quelles sont les intentions du Gouvernement en ce domaine et indiquer, notamment, s'il envisage de déposer un projet de loi spécial, ou si des dispositions particulières seront incluses dans le projet de loi de finances pour 1970 en vue d'amorcer le règlement de ce problème.

6959. — 2 août 1969. — **M. Jacques Bouchacourt** appelle à nouveau l'attention de **M. le ministre du développement industriel et scientifique** sur l'urgence nécessaire de définir une grande politique industrielle française, libérale et expansionniste, ce qui implique un inventaire préalable des moyens permettant d'atteindre les objectifs fixés. Parmi ces moyens, les entreprises nationales industrielles peuvent jouer, en coopération avec les entreprises privées, un rôle déterminant : ce pourrait être le cas de la Régie nationale des usines Renault qui dispose d'un potentiel important. Toutefois, dans les dernières années, le taux de croissance et de profits de cette entreprise a été modeste ; son rang parmi les sociétés mondiales concurrentes a régressé et son attitude vis-à-vis de la politique gouvernementale — parfois mal définie il est vrai — peut être critiquée. En outre, son organisation, ses méthodes de gestion et sa direction sont d'une qualité insuffisante. C'est pourquoi il lui demande s'il n'envisage pas, tout en maintenant le statut d'entreprise nationale à la Régie Renault, de la transformer en holding regroupant toutes les participations financières existantes et transformant en sociétés anonymes les divisions qui n'ont pas encore de personnalité juridique. Cette holding orienterait, développerait et contrôlerait, en appliquant les procédés modernes de gestion, le « Groupe Renault », et coopérerait avec l'industrie privée pour constituer des unités de production puissantes, capables de concurrencer les entreprises étrangères et de développer les exportations.

6966. — 5 août 1969. — **M. Durieux** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'au cours de ces dernières semaines la grande presse a indiqué que le Gouvernement était disposé à donner satisfaction à certaines revendications fiscales présentées par les associations de cadres, agents de maîtrise et représentants industriels ou commerciaux en ce qui concerne notamment la révision des tranches d'imposition relatives au calcul de l'impôt sur le revenu

des personnes physiques et l'aménagement des barèmes par augmentation de l'abattement spécial, et lui demande s'il est dans les intentions du Gouvernement d'insérer de telles dispositions dans la loi de finances qui sera prochainement soumise à l'examen du Parlement.

6962. — 5 août 1969. — M. Péronnet demande à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, si, devant l'ampleur et la gravité des problèmes de protection de la nature, de protection des faunes animales et végétales, des sites et paysages, du patrimoine thermal, de lutte contre les « nuisances » (dont l'intensité croît dans des proportions inquiétantes) : pollution des eaux, pollution de l'eau, bruit, etc., il n'envisage pas de confier à un secrétariat d'Etat chargé de la protection de la nature, doté de tous les pouvoirs et moyens appropriés, la responsabilité de coordonner et de développer l'action des différents départements ministériels intéressés.

6963. — 6 août 1969. — M. Alduy rappelle à M. le Premier ministre les promesses faites aux Français rapatriés d'Algérie lors de la campagne pour l'élection présidentielle et lui demande quelles mesures le Gouvernement compte prendre à leur égard pour indemniser les biens perdus ou spoliés outre-mer.

6957. — 2 août 1969. — M. Voilquin attire l'attention de M. le Premier ministre (fonction publique et réformes administratives) sur le problème préoccupant et sur les inconvénients que comporte, dans la plupart des cas, le recrutement d'agents contractuels par les administrations de l'Etat. En 1968, par exemple, le ministre de l'agriculture comptait près de 5.600 agents non titulaires pour environ 11.000 fonctionnaires titulaires. En principe, selon les réponses faites par les ministres responsables, le recrutement des contractuels devrait se limiter à certains besoins de l'administration présentant un caractère exceptionnel. Or, il semble qu'il n'en soit pas ainsi dans la pratique et que l'utilisation d'agents contractuels soit pour l'administration un moyen de facilité, un expédient dont elle a fait et continue à faire un usage excessif. Il demande, à cette occasion, d'une part, s'il peut lui indiquer combien d'agents contractuels sont actuellement en fonctions et leur répartition par ministère, et, d'autre part, s'il n'envisage pas d'amorcer une politique tendant à la résorption progressive de l'effectif des agents contractuels, notamment par le moyen de titularisation, dont les modalités pourraient être déterminées catégorie par catégorie.

7005. — 6 août 1969. — M. Marquet appelle l'attention de M. le ministre des affaires étrangères sur la situation d'un certain nombre d'instituteurs ayant enseigné dans des écoles publiques de Tunisie avant l'accession de ce pays à l'indépendance, ces instituteurs ayant alors la nationalité tunisienne et possédant les titres universitaires requis pour enseigner. La plupart d'entre eux ont accompli une longue carrière d'enseignement et tous avaient exercé à titre permanent depuis un an au moins à la date du 19 août 1955, ce qui leur aurait permis de solliciter leur intégration dans la fonction publique française en application des dispositions de l'article 4 de l'ordonnance n° 59-70 du 7 janvier 1959 relative à la situation des ressortissants ou anciens ressortissants de certains Etats. Un certain nombre de ces enseignants n'ont pas eu connaissance des mesures prévues par l'ordonnance précitée. D'autres, semble-t-il insuffisamment informés par les services consulaires français, ont cru que le texte en cause n'intéressait que les agents tunisiens de certaines administrations, mais ne concernait pas les enseignants. Quoi qu'il en soit, ces instituteurs ont continué à enseigner la langue française pendant un certain nombre d'années après l'indépendance de la Tunisie. Après les événements de Bizerte de 1961, pour certains d'entre eux qui étaient de confession israélite, leur situation est devenue précaire. Ils se sont alors installés en France et ont pu obtenir dans l'enseignement public métropolitain un poste d'enseignement dans les établissements scolaires publics. Tous ont demandé et obtenu la nationalité française par naturalisation. Le ministère de l'éducation nationale doit procéder à la titularisation des intéressés, mais dans l'état actuel de la législation les services effectués en Tunisie ne pourront être validés pour l'avancement compte tenu du fait qu'ils ont été accomplis alors que ces institutions étaient de nationalité tunisienne. En somme ils remplissent toutes les conditions d'intégration dans la fonction publique française des ressortissants tunisiens, telles qu'elles étaient fixées par l'ordonnance du 7 janvier 1959 à ceci près qu'ils n'ont pas déposé leur demande de naturalisation française avant le 16 septembre 1960. Il lui demande s'il ne pense pas devoir, en accord avec

son collègue M. le ministre de l'éducation nationale, envisager une prolongation du délai pour le dépôt des demandes de naturalisation, délai qui expirait le 18 septembre 1960 et qui pourrait, par exemple, être prolongé jusqu'au 18 septembre 1970.

6956. — 2 août 1969. — M. Niles expose à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre qu'il vient d'être saisi, par diverses fédérations d'anciens retraités civils et militaires, des revendications suivantes : 1° la réouverture d'un délai supplémentaire en faveur des fonctionnaires anciens résistants, maintenant retraités qui, à la date du 31 décembre 1956, n'étaient pas encore en possession des titres exigés pour l'obtention de la majoration d'ancienneté valable pour l'avancement prévue par la loi n° 51-424 du 26 décembre 1951 ; 2° l'obtention par les fonctionnaires titulaires de la médaille des évadés des bonifications de campagnes simples accordées aux anciens prisonniers de guerre ayant subi un temps complet de captivité, jusqu'à la date de leur libération par les armées alliées (cela par analogie avec l'article 6 de la loi du 19 juillet 1962 qui accorde aux uns et aux autres la même majoration des services valables pour l'avancement) ; 3° la prise en compte comme services actifs des services militaires légaux du temps de paix ou de mobilisation dans le cadre des 15 années requises pour l'ouverture à 55 ans du droit de jouissance immédiate de la pension. Solidaire de ces justes revendications, il lui demande quelles mesures compte prendre le Gouvernement pour donner satisfaction à ces retraités.

6963. — 4 août 1969. — M. Royer appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur l'inquiétude que suscite parmi les chefs d'entreprise la récente mesure limitant le volume global des obligations cautionnées auxquelles recourent nombre d'entre eux, à celui atteint le 1^{er} juin 1969, majoré de 10 p. 100. Cette disposition s'ajoutant au resserrement du crédit bancaire risque de placer devant de graves difficultés les industriels et commerçants à métiers saisonniers, dont le chiffre mensuel de T. V. A. est très irrégulier et ceux qui, par le jeu de la récupération sur les factures ont pu pendant les mois en cause, ne pas utiliser ce mode de règlement. Il paraît aux intéressés qu'un assouplissement est nécessaire et qu'un calcul basé sur une moyenne annuelle correspondrait mieux aux réalités et serait, par conséquent, plus équitable. Il lui demande s'il n'envisage pas de revoir ce problème et d'apporter les aménagements souhaités.

6972. — 5 août 1969. — M. Maujoui du Gasset expose à M. le ministre de l'économie et des finances qu'il existe actuellement un problème de crédit à l'exportation, notamment en ce qui concerne le marché viticole, et ce, principalement avec la Grande-Bretagne, compte tenu de la concurrence des autres pays étrangers producteurs de vins et des mesures draconiennes de restriction des importations prises par le gouvernement anglais. Or, pour « travailler » avec ce pays, l'exportateur est obligé de consentir des crédits de 180 jours, règle autorisée par le contrôle des changes français. Jusqu'à ces derniers temps, les créances sur l'étranger étaient « mobilisables ». Maintenant les instructions ministérielles empêchent les banques d'accepter ces mobilisations de créances. D'où difficultés de trésorerie, le fournisseur n'acceptant pas toujours de consentir des délais de paiement si longs. Joint à cela, l'augmentation du taux de mobilisation de créances à court terme, dans les cas, du moins, où cette mobilisation est autorisée. En fait, il semblerait que le déséquilibre de la balance commerciale vienne, non pas de la carence des exportations (lesquelles ont progressé de 22 p. 100 environ sur l'an dernier) mais de l'accroissement des importations, qui, elles, ont crû de 33 p. 100. Il lui demande ce qu'il compte faire pour améliorer cette situation. Et si, en tout état de cause, il n'envisage pas, pour ce qui est des exportations de vins, d'examiner chaque cas particulier, avec libéralisme. Si, pour éviter que certains exportateurs ne spéculent en ne rapatriant pas leurs capitaux, des précautions sont en effet nécessaires, il faut considérer que d'autres sont dans l'obligation de consentir à leurs clients des échéances fort longues comme c'est le cas pour l'Angleterre.

6975. — 5 août 1969. — M. Lebon demande à M. le ministre de l'économie et des finances si, d'après le nombre de vignettes-auto vendues en 1968, il peut lui fournir les renseignements suivants : a) nombre total de voitures au 1^{er} janvier 1969 ; b) la ventilation de ce nombre par département, avec, pour chaque département la population découlant du recensement de 1968 ; c) la ventilation du nombre national par catégories et puissance de voitures.

7010. — 6 août 1969. — **M. Dupont-Fauville** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur les engagements qui avaient été pris vis-à-vis des cadres, soit : 1° la révision des tranches d'impôts, celles qui sont appliquées actuellement correspondant à un prélèvement sur les salaires manifestement disproportionné ; 2° l'aménagement du barème par l'augmentation de l'abattement spécial pour les salariés de 20, 24, puis 25 p. 100 ; il lui rappelle également l'injustice qui consiste à ne pas permettre aux contribuables de déduire de leur déclaration de revenus l'impôt qu'ils ont versé l'année précédente. Il lui demande s'il peut lui confirmer que le projet de loi portant réforme de l'I.R.P.P., actuellement à l'étude, sera élaboré compte tenu des promesses ci-dessus rappelées.

7011. — 6 août 1969. — **M. Dupont-Fauville** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la situation dans laquelle se trouvent certains propriétaires d'immeubles, notamment ceux demeurant soumis aux dispositions de la loi du 1^{er} septembre 1948, qui sont tenus de payer chaque année un prélèvement correspondant à 5 p. 100 du montant des loyers perçus (art. 1630 du C. G. I.). En contrepartie de ce prélèvement, destiné à financer le Fonds national d'amélioration de l'habitat, celui-ci accorde des subventions pour certains travaux destinés à un meilleur aménagement des conditions d'habitabilité, mais le propriétaire demandeur doit alors s'engager au règlement régulier de cette taxe de 5 p. 100 pendant les 20 années suivantes, que l'immeuble soit loué ou non (art. 1630, 4°). Or, un certain nombre de locaux (H.L.M., immeubles d'Etat, locaux à usage commercial ou artisanal, locaux administratifs, locaux occupés par des sociétés civiles, etc.) sont exemptés dudit prélèvement. Il apparaît que parmi ces différents locaux, l'exonération du prélèvement de 5 p. 100 pour les propriétaires ayant bénéficié de subventions antérieures n'a pas été prévue, ceux-ci étant encore tenus de régler le montant de cette taxe jusqu'à expiration du délai à couvrir. Malgré les possibilités de rachat prévues par ce même article 1630-4° du C. G. I. le montant des sommes restant dues est nettement disproportionné par rapport au montant des subventions accordées. De ce fait, un propriétaire ayant obtenu, par exemple au mois de mai 1959, une subvention de 1.430 francs et répondant aux normes d'exonération actuelles, aurait versé à échéance des 20 années la somme de 11.290 francs soit environ 8 fois le montant de la subvention perçue. Il lui demande s'il peut lui indiquer les mesures qu'il compte prendre afin d'accorder aux propriétaires se trouvant dans le cas exposé ci-dessus l'exonération pure et simple de toute somme restant due au titre du prélèvement en cause.

7014. — 6 août 1969. — **M. Zimmermann** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'aux termes de l'article 1311 du code général des impôts l'acquéreur d'un immeuble, qui s'engage à maintenir affecté à l'habitation pendant une durée de trois années l'immeuble acquis, bénéficie du droit de mutation au taux de faveur de 4,20 p. 100. Il lui rappelle également qu'aux termes de l'article 1312 du C. G. I. l'acquéreur d'un terrain, qui s'engage à construire dans un délai de quatre ans, bénéficie du même taux réduit. L'intention du législateur a donc manifestement été, dans les deux cas, de favoriser le maintien ou la construction de locaux d'habitation de sorte qu'une substitution d'engagement par acte déclaratif en cours de période ne saurait constituer une fraude quelconque ou relever d'intention frauduleuse. Dans ces conditions, il lui demande si un contribuable ayant pris l'engagement prévu à l'article 1311 du C. G. I. peut y substituer, par acte déclaratif, l'engagement de l'article 1312, étant constaté qu'il a effectivement détruit et immédiatement reconstruit et, qu'en outre, il ressort des éléments du dossier que son intention a toujours été de construire et que la référence à l'article 1311 résulte donc d'une erreur.

7015. — 7 août 1969. — **M. Icart** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la situation dans laquelle se trouve, à la suite des récentes mesures d'encadrement du crédit et de réglementation de l'accès des établissements financiers au marché hypothécaire, l'industrie du bâtiment et des travaux publics : 1° Si, depuis un an, la consommation des ménages et les investissements des entreprises ont connu une forte croissance, la demande ainsi renforcée ne s'est pas dirigée vers le secteur du bâtiment, et certains phénomènes, notamment la hausse des loyers de l'argent, sont propres à raréfier la demande potentielle de logements. Par ailleurs, l'encadrement du crédit restreint les possibilités de concours des banques aux entreprises du bâtiment et des travaux publics, au moment même où celles-ci se plaignent, avec raison, des retards avec lesquels interviennent les paiements, et notamment les paiements de l'Etat et des collectivités locales.

De telle sorte qu'on est en droit de se demander si l'addition de ces restrictions s'appliquant à un seul secteur ne risque pas en définitive d'avoir un effet multiplicateur dont l'ampleur peut difficilement être appréciée ; 2° mais ces difficultés sont ressenties avec une plus grande acuité encore, dans le département des Alpes-Maritimes. Il faut en effet rappeler que l'industrie du bâtiment et des travaux publics occupe une place particulièrement importante dans l'économie de ce département : cette industrie représentant 16,3 p. 100 du total des activités (44.740 sur 272.960) des Alpes-Maritimes, et le niveau de son activité ne laisse pas d'être préoccupant, ce que montre l'évolution des statistiques départementales des logements mis en chantier : 1965, 16.379 ; 1966, 16.639 ; 1967, 13.827 ; 1968, 8.708. Si actuellement certains signes avaient permis d'envisager au niveau de la construction et de la commercialisation, une légère amélioration (très inférieure à celle constatée dans la région parisienne, cependant), il n'en demeure pas moins que l'équilibre ainsi réalisé, est particulièrement vulnérable ; 3° Il faut également souligner un phénomène propre aux Alpes-Maritimes, qui est l'importance des résidences secondaires dans l'activité du bâtiment. De récentes estimations conduisent à penser qu'environ 1/3 des emplois du bâtiment sont affectés à la construction des résidences secondaires, et toute diminution du nombre annuel des réalisations de ce type, aurait donc une répercussion immédiate sur le niveau de l'emploi, d'autant plus grave que les nombreuses industries connexes à celles de la construction seraient atteintes à leur tour. Enfin, il est évident que le ralentissement de la construction des résidences secondaires, entraînerait à bref délai une cassure du rythme de développement de la Côte d'Azur, dont l'économie demeure, pour une très large part, fondée sur le tourisme. Il convient de rappeler, pour situer l'importance des difficultés économiques du département, que les demandes d'emploi non satisfaites au 31 janvier 1969, ont atteint le nombre de 9.907, soit 4,8 p. 100 du nombre total des salariés (208.220), et qu'il était encore de 6.375, au 31 juillet de cette année, c'est-à-dire en pleine saison touristique. Compte tenu de cette analyse, et dans l'hypothèse d'une modulation de mesures dont il convient d'éviter qu'elles aient un caractère trop général et trop rigide, il lui demande d'envisager avec faveur toutes mesures propres à préserver l'industrie du bâtiment et des travaux publics des Alpes-Maritimes, et notamment : a) un assouplissement des conditions d'emprunt décidées par le Conseil national du crédit, pour l'acquisition de logements, s'agissant en particulier du niveau de l'apport personnel des acquéreurs de résidences secondaires, celui-ci ne devrait pas être supérieur à 35 p. 100, dans les départements dont la vocation touristique est évidente ; b) le déblocage rapide d'une partie des autorisations de programme du Fonds d'action conjoncturelle créé par le Gouvernement, de façon à éviter toute rupture dans le plan de charge des entreprises du bâtiment et des travaux publics. Il lui demande, en outre, de prendre les dispositions qui s'imposent pour abréger les délais de règlements des marchés passés par l'Etat et les collectivités publiques.

6971. — 5 août 1969. — **M. Poudevigne** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** qu'aucun recours n'existe pour les candidats ayant été empêchés, par un cas de force majeure, de se présenter à un examen, au C. A. P. notamment. La session de remplacement, prévue pour ces cas, a été supprimée par l'arrêt du 22 mars 1963. Il lui demande s'il ne lui apparaît pas injuste de maintenir cette disposition et quel aménagement il compte apporter à la réglementation actuelle, pour tenir compte des cas de force majeure qui font perdre ainsi une année à des candidats malchanceux.

6994. — 6 août 1969. — **M. Hinsberger** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** qu'il existe un baccalauréat « européen » depuis 1959 et dont le programme n'est pas encore publié. Quelques rares écoles européennes préparent à cet examen et seuls les élèves de ces établissements peuvent se présenter à ce baccalauréat. A sa connaissance, moins d'un millier de personnes seraient seulement titulaires de ce baccalauréat européen à ce jour. Il lui demande : 1° quel est le nombre exact, à ce jour, des personnes ayant obtenu le baccalauréat « européen » délivré en France depuis sa création ; 2° pour quelles raisons, le programme n'est pas encore publié à ce jour et quand il envisage de le faire ; 3° pour quelles raisons, l'accès à cet examen n'est pas ouvert à tout le monde, notamment dans le cadre de la promotion sociale ; 4° s'il n'estime pas que la démocratisation de cet examen soit nécessaire dans le cadre du développement du Marché commun, et, s'il compte en ouvrir l'accès d'une façon plus générale dans le cadre de la promotion sociale.

7000. — 6 août 1969. — **M. Marcus** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les horaires particulièrement chargés des cours dans l'enseignement secondaire technique. Ces horaires comparés à ceux des différentes sections de l'enseignement secondaire non technique paraissent accablants, à la fois

pour les élèves et pour les professeurs. Il lui demande s'il ne pourrait envisager un allègement des programmes de l'enseignement technique secondaire, afin que les élèves de l'enseignement technique ne soient pas défavorisés par rapport aux autres.

7001. — 6 août 1969. — **M. Marcus** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les effets regrettables de l'absence de représentants d'anciens élèves, dans les conseils d'administration des établissements secondaires. En effet, les circulaires ministérielles qui ont donné naissance aux conseils d'administration — nouvelle formule — ont prévu la représentation des élèves, des parents, du personnel, des enseignants et de l'administration mais ont omis de faire siéger de plein droit un ou plusieurs représentants des associations d'anciens élèves. Or, ces dernières ont toujours eu, dans la plupart des établissements, une activité extrêmement positive, contribuant particulièrement à l'insertion des élèves dans la vie économique. Cet aspect prend une importance encore plus grande pour l'enseignement technique où les anciens élèves jouent souvent un rôle déterminant dans la recherche des débouchés. Il lui demande s'il ne pense pas soumettre à étude ce problème et envisager les mesures propres à réparer cette omission.

7006. — 6 août 1969. — **M. Marquet** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation d'un certain nombre d'instituteurs ayant enseigné dans des écoles publiques de Tunisie avant l'accession de ce pays à l'indépendance, ces instituteurs ayant alors la nationalité tunisienne et possédant les titres universitaires requis pour enseigner. La plupart d'entre eux ont accompli une longue carrière d'enseignement et tous avaient exercé à titre permanent depuis un an au moins à la date du 19 août 1955, ce qui leur aurait permis de solliciter leur intégration dans la fonction publique française en application des dispositions de l'article 4 de l'ordonnance n° 59-70 du 7 janvier 1959 relative à la situation des ressortissants ou anciens ressortissants de certains états. Un certain nombre de ces enseignants n'ont pas eu connaissance des mesures prévues par l'ordonnance précitée. D'autres, semble-t-il, insuffisamment informés par les services consulaires français, ont cru que le texte en cause n'intéressait que les agents tunisiens de certaines administrations, mais ne concernait pas les enseignants. Quoi qu'il en soit, ces instituteurs ont continué à enseigner la langue française pendant un certain nombre d'années après l'indépendance de la Tunisie. Après les événements de Bizerte de 1961, pour certains d'entre eux qui

étaient de confession Israélite leur situation est devenue précaire. Ils se sont alors installés en France et ont pu obtenir dans l'enseignement public métropolitain un poste d'enseignement dans les établissements scolaires publics. Tous ont demandé et obtenu la nationalité française par naturalisation. Le ministère de l'éducation nationale doit procéder à la titularisation des intéressés, mais dans l'état actuel de la législation, les services effectués en Tunisie ne pourront être validés pour l'avancement, compte tenu du fait qu'ils ont été accomplis alors qu'ils étaient de nationalité tunisienne. En somme, ces instituteurs remplissent toutes les conditions d'intégration dans la fonction publique française des ressortissants tunisiens telles qu'elles étaient fixées par l'ordonnance du 7 janvier 1959 à ceci près qu'ils n'ont pas déposé leur demande de naturalisation française avant le 18 septembre 1960. Il lui demande s'il ne pense pas devoir, en accord avec son collègue **M. le ministre des affaires étrangères**, envisager une prolongation du délai pour le dépôt des demandes de naturalisation, délai qui expirait le 18 septembre 1960 et qui pourrait, par exemple, être prolongé jusqu'au 18 septembre 1970.

6992. — 6 août 1969. — **M. Biary** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que la réponse faite à sa question écrite n° 5718 parue au *Journal officiel* des débats A. N. du 25 juin 1969 se rapportant au problème de l'implantation des C. A. T. I. situés dans les ex-régions militaires ne lui apporte pas certaines précisions qui avaient été sollicitées. Aussi, il lui demande de lui faire connaître : 1° en vertu de quels textes ces trois C. A. T. I. (centres administratifs techniques interdépartementaux) sont encore maintenus ; 2° si dans un but d'efficacité et d'amélioration du service, il a été élaboré pour le ministère de l'intérieur et plus particulièrement pour les C. A. T. I. un plan pour l'automatisation des tâches telles que la préliquidation des pensions, la gestion du personnel et le recrutement ; 3° dans le cas où la décision serait prise du regroupement des attributions administratives et financières au C. A. T. I. implanté à la zone de défense, si le service du secrétariat du C. A. T. I. supprimé serait maintenu.

RETRAIT D'UNE QUESTION ECRITE

Question n° 7867 de **M. Chedru** à **M. le ministre de l'économie et des finances**, insérée à la suite du compte rendu intégral de la séance du 9 octobre 1969.