

## CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4<sup>e</sup> Législature

## PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

COMPTE RENDU INTEGRAL — 30<sup>e</sup> SEANCE4<sup>e</sup> Séance du Vendredi 3 Novembre 1972.

## SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1973 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4659).

## Transports (suite) :

## I. — Section commune.

## II. — Transports terrestres (suite).

M. Galley, ministre des transports.

MM. Gardeil, Odru, Nungesser, Dumortier, Rieubon, Brugnon.

MM. le ministre des transports, Odru.

## I. — Section commune.

Etat B.

Titre III. — Adoption.

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption.

## II. — Transports terrestres.

Etat B.

Titre III. — Adoption.

Titre IV.

MM. de la Malène, le ministre.

Adoption du titre IV.

Etat C.

Titres V et VI. — Adoption.

## Transports.

## IV. — Marine marchande.

MM. Pierre Lucas, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan; Jean-Claude Petit, suppléant M. Miossec, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges; Bozzi.

M. Galley, ministre des transports.

MM. Dumortier, Bourdeilliés, Jean-Claude Petit, Mauger, Cermolacce, Dehen, Arnaud, Bécam, Mme Stephan, M. Hamelin.

M. le ministre des transports.

## IV. — Marine marchande.

Etat B.

Titres III et IV. — Adoption.

Etat C.

Titre V. — Adoption.

Titre VI.

Amendement n° 44 de la commission de la production et des échanges : M. Jean-Claude Petit, rapporteur pour avis suppléant de la commission de la production et des échanges; le rapporteur spécial, le ministre. — Retrait.

Reprise de l'amendement n° 44 par M. Cermolacce. — Rejet.

Adoption du titre VI.

Renvoi de la suite de la discussion.

2. — Dépôt d'un projet de loi modifié par le Sénat (p. 4687).

3. — Dépôt d'un projet de loi adopté par le Sénat (p. 4687).

4. — Ordre du jour (p. 4687).

PRESIDENCE DE M. DANIEL BENOIST,  
vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

## LOI DE FINANCES POUR 1973 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1973 (n° 2582, 2585).

## TRANSPORTS

## I. — Section commune.

## II. — Transports terrestres.

(Suite.)

M. le président. Nous continuons l'examen des crédits du ministère des transports. (I. — Section commune et II. — Transports terrestres.)

Cet après-midi, l'Assemblée a entendu les deux rapporteurs.

La parole est à M. le ministre des transports.

M. Robert Galley, ministre des transports. Mesdames, messieurs, je voudrais, dès l'abord, dire combien j'ai apprécié les rapports établis par M. Ruals, rapporteur spécial, et par M. Fortuit, rapporteur pour avis. J'y ai trouvé nombre d'indications fort intéressantes ainsi que des synthèses très pertinentes de ce que peut constituer ce budget de 1973 pour le ministère des transports, en particulier pour les transports terrestres.

J'interviendrai, d'une part, pour dégager un certain nombre de données que je considère comme essentielles et, d'autre part, pour essayer de répondre aux questions précises de MM. les rapporteurs.

Quelques chiffres illustreront l'augmentation du budget des transports terrestres.

On a signalé que la majoration des dépenses ordinaires avait été d'un peu plus de 13 p. 100, ce qui dans l'ensemble est satisfaisant, le budget passant de 5.801 millions en 1972 à 6.583 millions de francs en 1973. Mais l'élément absolument essentiel de ce budget est la majoration considérable des dépenses en capital qui n'a pas son équivalent dans l'ensemble du budget présenté par notre gouvernement au titre de 1973.

En effet, les autorisations de programme passent de 235 millions en 1972 à 322 millions de francs, ce qui représente une augmentation de 37 p. 100. Si les 35,7 millions de francs inscrits au fonds d'action conjoncturelle et non compris dans cette somme sont débloqués en cours d'année, la majoration des crédits en autorisations de programme atteindra près de 50 p. 100, ce qui, vous en conviendrez, est tout à fait exceptionnel.

En crédits de paiement, les prévisions pour 1973 s'élèvent à 270 millions contre 168 millions de francs en 1972, soit une progression de 60 p. 100.

MM. les rapporteurs ont particulièrement insisté sur la situation de la S. N. C. F. M. Ruais et M. Fortuit m'ont fait part de la préoccupation des commissions quant à l'évolution comparée de la subvention d'équilibre et du montant total des charges incombant à l'Etat.

Ainsi que vous le savez, une réforme profonde de la S. N. C. F. et une révision de ses rapports avec l'Etat a été décidée en 1969, l'un des objectifs étant la réalisation de l'équilibre financier de l'entreprise en 1974, la subvention d'équilibre devant décroître chaque année de façon forfaitaire et non révisable. C'est bien ce que nous observons, puisque le montant des subventions d'exploitation qui était de 766 millions en 1970, est descendu à 383 millions en 1972 et ne s'élève qu'à 186 millions dans le budget de 1973.

Il peut apparaître, dans ces conditions, une certaine contradiction soulignée par l'un des rapporteurs entre cette décroissance de la subvention d'exploitation et l'accroissement des charges inscrites au budget du ministère des transports, qui sont passées de 4.971 millions en 1970 à 5.083 millions en 1972 et qui atteignent 5.718 millions dans le projet de budget pour 1973.

En fait, cette progression des charges s'explique parfaitement. Je rappelle en effet que le contrat de programme comportait, d'une part, une large autonomie de gestion donnée à la S. N. C. F. et, d'autre part, un engagement de l'Etat d'égaliser les conditions de concurrence entre les différents modes de transports.

Cette égalisation pour le budget des transports terrestres comporte deux volets : la normalisation des comptes qui a pour objet de libérer la S. N. C. F. de certaines charges spécifiques et la compensation des obligations de service public.

Au titre de la normalisation des comptes figurent trois rubriques :

— La participation de l'Etat aux charges d'entretien des infrastructures afférentes au trafic marchandises s'élève à 1.355 millions de francs. Cette participation doit équilibrer les conditions de concurrence avec le transport routier qui ne paye pas directement l'entretien des infrastructures ;

— La prise en charge par l'Etat de la moitié des dépenses d'exploitation des passages à niveau pour 340 millions ;

— La participation de l'Etat aux charges de retraites pour 2.748 millions. Cette participation permet de limiter les charges de retraites supportées par la S. N. C. F. à celles d'une entreprise dont le personnel en activité serait affilié au régime général de la sécurité sociale. C'est là un poste majeur qui représente près de 48 p. 100 des sommes versées à la S. N. C. F. par le budget du ministère des transports en 1973.

Après la normalisation des comptes, j'en viens à la compensation des obligations de service public.

Cette subvention sert essentiellement à couvrir le déficit des lignes non rentables maintenues en service à la demande des pouvoirs publics. Le contrat de programme a prévu que le déficit de 22.000 kilomètres de lignes non rentables devait être mis à la charge de l'Etat progressivement par tranches annuelles successives de 3.670 kilomètres, 10.000 kilomètres environ de ces lignes devant être fermées. La dernière tranche sera prise en charge en 1973. En ce domaine, nous sommes soumis de la part de toutes les autorités économiques et politiques à des pressions constantes pour que les lignes omnibus ne soient pas fermées trop rapidement, le transfert vers la route de ces activités étant en général considéré comme un palliatif qui n'est pas accepté de bon gré par le public.

La cause de l'augmentation de la subvention est double : le nombre des kilomètres pris en charge augmente et, comme les salaires croissent et que le trafic diminue, le déficit s'aggrave. Il est certain que, dans l'avenir, nous devons continuer de transférer vers la route les lignes les plus déficitaires.

En définitive, la charge budgétaire a certes crû entre 1969 et 1973, mais il convient tout de même de souligner qu'elle est restée sensiblement constante, voire légèrement décroissante en francs constants.

Dès lors, quelle appréciation peut-on porter actuellement sur la réforme de la S. N. C. F. ?

Je le dis nettement, nous considérons tous que, pour l'essentiel, le contrat de programme est une réussite.

La mentalité des dirigeants et des cadres de la S. N. C. F. s'est profondément modifiée : abandonnant l'esprit de monopole, ils se sentent aujourd'hui responsables de leurs résultats. Le personnel de la S. N. C. F. a admis cette reconversion ; il est conscient de la nécessité d'une évolution profonde.

L'entreprise s'est réformée : mise en place d'une direction commerciale, installation progressive de vingt-cinq régions autonomes, permettant de donner plus d'initiative aux divers échelons.

Par ailleurs, sur les plans juridique et financier, les objectifs fixés ont été à peu près atteints. L'effort de productivité se traduit par les chiffres suivants : réduction des effectifs de 319.000 agents à la fin de 1968 à 288.000 à la fin de 1972 alors que, dans le même temps, le trafic passait de 99 milliards d'unités kilomètre en 1968 à 108 milliards en 1971. La comparaison de ces chiffres fait apparaître une augmentation très appréciable de la productivité qui constitue le résultat le plus spectaculaire du contrat de programme passé entre la S. N. C. F. et l'Etat.

Il est certain, comme l'ont souligné MM. les rapporteurs, que ces succès restent insuffisants. Le principal motif de préoccupation est la baisse du trafic marchandises constatée depuis 1970, ainsi que la diminution du trafic voyageurs sur les services omnibus autres que ceux de banlieue alors que le trafic routier continue de progresser régulièrement.

En réponse à l'une des questions qui m'ont été posées, je dirai que cette baisse du trafic marchandises a certaines causes structurelles, notamment en ce qui concerne les transports des pondéreux. A une réduction très sensible de la production du charbon se sont ajoutées la réduction du transport de nombreux pondéreux, tel le minerai de fer, l'installation des usines sidérurgiques en bordure de mer, et, d'une manière générale, l'augmentation des frais de manutention qui fait que le transport de porte à porte est de plus en plus recherché.

La S. N. C. F. doit tenter d'apporter les améliorations qui relèvent de son autonomie de gestion, mais il revient à l'Etat de définir la politique générale des transports. Pour répondre à la question de M. Fortuit à ce sujet, je m'appuierai sur le rapport de la commission des comptes de transport pour l'année 1971. Les transports de marchandises assurés par la S. N. C. F. ont représenté 67 milliards de tonnes-kilomètre contre 71 milliards pour le transport routier privé et public. Mais pour des distances supérieures à 150 kilomètres, le transport routier ne représente plus que 38 milliards de tonnes-kilomètre.

Il apparaît donc très clairement que la compétition s'établit entre le rail et la route pour le trafic à des distances supérieures à 150 kilomètres. Les distances moyennes de chaque type de transport le prouvent puisqu'elles sont pour le rail de 280 kilomètres, avec une légère tendance à la hausse, et de 160 kilomètres seulement pour les transports de marchandises sur route effectués en dehors de la zone de camionnage de 160 kilomètres. Cette distance moyenne des transports routiers au-delà de 50 kilomètres, limite de la zone de camionnage, se maintient constante.

Ainsi, l'orientation me paraît extrêmement nette. Le chemin de fer aura de plus en plus tendance à abandonner les petites distances et les petits tonnages, tandis que la route continuera à progresser — de 5 à 10 p. 100 par an — à peu près uniformément, quelle que soit la distance.

Pour l'avenir, je pense donc que la S. N. C. F. tendra à abandonner les trafics pour lesquels elle est de moins en moins adaptée, conformément à l'orientation définie dans le contrat de programme, et cherchera à profiter de la situation de plus en plus favorable dont elle bénéficiera pour les grandes distances et les grandes vitesses.

Telle est, je crois, la réponse que l'on peut apporter à la question de M. Fortuit.

En ce qui concerne les orientations de la politique des transports, l'action de mon ministère ne peut pas être dissociée de l'orientation actuelle de la politique commune européenne, qui impose les principes suivants :

Premièrement, libéralisation progressive des transports parallèlement à l'harmonisation des conditions de concurrence. Cela implique notamment l'équilibre financier et, à terme, l'autonomie de gestion de la S. N. C. F., ainsi qu'une possibilité de diversification de son activité en fonction de l'évolution du

marché. Il importe de permettre à la S. N. C. F. de maintenir son activité commerciale; je pense en particulier au prolongement des lignes S. N. C. F. par des transports routiers lui appartenant en propre.

Deuxièmement, prise en compte des facteurs liés à la qualité de la vie: estimation du coût social et évaluation du progrès social, ce qui implique à la fois une amélioration des conditions de vie des travailleurs, notamment les plus défavorisés, et le souci d'éviter des mutations trop rapides, sources de problèmes sociaux particulièrement graves. Il faut éviter par exemple qu'une chute rapide du trafic S. N. C. F. n'impose une réduction accélérée des effectifs.

Troisièmement, simplification et allègement de la tutelle administrative dont l'action devra se concentrer sur les points essentiels pour le ministère des transports. Je veux parler de la définition et du respect du cadre dans lequel joue la concurrence, des problèmes de sécurité, des problèmes sociaux et du choix des infrastructures. Mais il est certain qu'à terme, nous devons aller vers un allègement de la tutelle administrative sur les transports, même si aujourd'hui la tutelle apparaît encore indispensable pour maintenir l'égalité des conditions de concurrence.

En application de ces principes, un certain nombre de mesures ont été décidées, en sus de celles relatives à la réforme de la S. N. C. F. sur laquelle je ne reviendrai pas.

Pour la libéralisation, la suppression du contingentement du transport routier, en zone courte, a été décidée pour le 1<sup>er</sup> octobre prochain. C'est là une mesure très importante pour les transporteurs routiers. L'autorisation de circulation pour les véhicules routiers à trente-huit tonnes de poids total en charge — au lieu de 35 tonnes actuellement — interviendra au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier prochain. Cette autorisation d'augmenter le poids total en charge autorisé doit être entérinée à l'échelon européen et c'est ce que je me propose d'obtenir à Bruxelles dans les jours prochains.

Dans le domaine social, la mise en application du règlement européen doit limiter la durée de conduite des chauffeurs routiers. L'installation du contrôlographe rendue progressivement obligatoire permettra de contrôler, notamment, la durée du travail, celle de la conduite et la vitesse.

L'installation sera obligatoire au 1<sup>er</sup> janvier prochain sur les véhicules neufs destinés au transport de voyageurs, sur les véhicules de plus de 6 tonnes de poids total en charge destinés au transport de matières dangereuses ainsi que sur tous les véhicules utilitaires neufs de plus de 18,5 tonnes de poids total en charge. C'est une étape importante qui sera suivie de beaucoup d'autres, car nous voulons absolument généraliser l'emploi du contrôlographe dans les années à venir.

A ce sujet je voudrais répondre à plusieurs questions qui m'ont été posées au cours de ces derniers jours et qui ont trait au délicat problème de sécurité que pose la présence sur les routes et les autoroutes d'un nombre de plus en plus grand de poids lourds. S'il peut arriver — et je pense que cela sera de moins en moins fréquent dans l'avenir — qu'un certain nombre d'accidents aient pu occasionnellement être imputés à des transporteurs routiers fatigués pour avoir dépassé leur temps de travail, il faut tout de même rendre hommage à ces transporteurs qui constituent l'un des éléments absolument essentiels de la vie économique de la France. D'après les statistiques d'accidents en fonction du kilométrage parcouru, il n'y a aucune commune mesure entre le nombre des accidents causés par les poids lourds et celui causé par les véhicules automobiles particuliers, ce qui doit ramener les protestations et l'indignation vertueuse de certains à leurs justes proportions.

Je ne peux clore cette partie de mon exposé relative aux mesures sociales sans citer le plan d'adaptation économique et social de la batellerie. Il est prévu d'attribuer une indemnité pour le retrait volontaire des unités périmées et une indemnité de cessation d'activité aux bateliers les plus âgés. Ce plan prévoit aussi des mesures en faveur de la formation professionnelle, la construction de logements à terre, etc.

Enfin, dans le domaine de l'égalisation de la concurrence et de la répartition des charges d'infrastructures, outre la normalisation des comptes de la S. N. C. F., la taxe à l'essieu a été mise en application et sera modifiée progressivement pour certains véhicules afin de maintenir égales les conditions de concurrence en fonction d'études économiques parfaitement rigoureuses.

L'application de ces mesures ne devrait pas rendre l'environnement global de la S. N. C. F., dans l'avenir, beaucoup plus favorable qu'aujourd'hui. Je réponds en cela à l'une de vos questions, monsieur le rapporteur spécial. Certaines évolutions vont améliorer sa position concurrentielle par rapport au transport routier.

Je pense, en particulier, au contrôle des surcharges qui sera renforcé et peut-être même un jour incorporé directement aux véhicules routiers, et à l'évolution sociale que connaît et connaîtra dans les années à venir le secteur routier. La généralisation du contrôlographe incitera puissamment au respect de la réglementation et va certainement rendre progressivement la concurrence plus équitable.

Mais d'autres facteurs vont jouer en faveur du transport routier, notamment l'amélioration progressive de notre réseau routier et autoroutier. Il est assez difficile d'apprécier les facteurs qui l'emporteront, mais on peut estimer que la concurrence routière restera globalement aussi âpre que maintenant.

Il importe donc que la S. N. C. F. puisse, dans le cadre de son autonomie de gestion, mener les actions voulues pour développer les trafics pour lesquels elle est la mieux placée: trains complets, wagons complets, transport de conteneurs à grande distance, transport de voitures sur de longues distances et aussi le rabattement d'un important trafic européen vers le tunnel sous la Manche. Pour améliorer en même temps sa productivité et la qualité du service rendu, il est probable qu'il faudra aussi, comme je l'ai dit tout à l'heure, que nous autorisions la S. N. C. F. à exercer d'autres activités plus rentables liées au transport mais non exclusivement ferroviaires. Je pense notamment à la promotion de services porte à porte qui constitue une très grande force au plan commercial.

La réglementation des transports routiers de marchandises s'allégera progressivement avec la libération de la zone courte au 1<sup>er</sup> octobre 1973, la libération des véhicules de moins de onze tonnes en 1974, le passage de la tarification obligatoire à la tarification de référence dans un délai de deux à trois ans.

Dans le même sens, pour donner plus de dynamisme à la batellerie dont le trafic connaît une certaine stagnation, de nouvelles mesures d'assouplissement et d'allègement de la réglementation devront intervenir. Certaines ont déjà été décidées à l'occasion de la mise en place du plan d'adaptation économique et sociale de la batellerie. D'autres sont en cours d'études et devraient déboucher en 1973.

Je pense avoir répondu, monsieur le rapporteur, à vos questions et avoir bien fait apparaître en conclusion de ce long exposé sur la S. N. C. F. et les transports terrestres que le ministère des transports est animé par une volonté très nette de libéralisation.

J'en viendrai maintenant aux transports urbains qui constituent, nous le savons, un des domaines les plus ardues pour le ministre des transports. Tout le monde connaît les difficultés de circulation dans l'agglomération parisienne, mais tout le monde sait aussi que ces difficultés sont en train de s'étendre à toutes les grandes villes de province.

L'élévation du niveau de vie des Français les pousse en effet à utiliser de plus en plus leur voiture personnelle pour circuler dans les grandes villes et pour se rendre à leur travail. C'est un fait contre lequel il est difficile de lutter, car c'est le résultat, je le répète, de l'augmentation du niveau de vie. Deux conséquences en découlent: la clientèle des transports urbains se réduit en valeur relative; la qualité du service des transports urbains de surface, englués dans la circulation générale des automobiles, se détériore constamment.

Il en résulte à la fois des déficits d'exploitation croissants des réseaux urbains et une désaffection de la clientèle pour les moyens de transport de surface.

Si l'aspect financier de l'exploitation est important, il me semble que la qualité du service rendu est plus essentielle encore. Face à l'automobile, le transport urbain ne peut valablement subsister que grâce à une amélioration sensible du confort, de la rapidité et de la régularité. C'est la raison pour laquelle les moyens de transport en site propre, tels que le métro parisien et les lignes S. N. C. F. de banlieue, qui remplissent partiellement ces conditions, sont parmi les moins touchés par l'évolution actuelle.

L'effort de l'Etat connaît, dans ce domaine, une croissance rapide et continue depuis 1960 et les résultats sont visibles, particulièrement en ce qui concerne les investissements de confort et de productivité qui permettent d'améliorer la qualité du service rendu. Il suffit de citer le réseau express régional et l'électrification de la banlieue S. N. C. F. pour mesurer cet effort.

Mais le problème posé par les réseaux d'autobus est, lui, beaucoup plus difficile.

Pour répondre globalement à M. Fortuit, je dirai que le déficit de la R. A. T. P. en 1971, couvert par l'indemnité compensatrice, c'est-à-dire non compris le remboursement des tarifs réduits que je mets à part, est de l'ordre de 925 millions de francs. Afin de pouvoir répondre plus précisément à votre question, nous nous sommes livrés à un rapide calcul, d'où il

ressort que 60 p. 100 de ce déficit sont afférents au réseau de surface et 40 p. 100 au métro. A l'inverse, le trafic représente, en voyageurs-kilomètre, 40 p. 100 pour les autobus et 60 p. 100 pour le métro. Ces données sont bien évidemment globales, le calcul exact ne serait pas vraiment réaliste car la ventilation des frais généraux revêt inévitablement un caractère un peu artificiel.

On peut en tirer les conséquences que l'on veut, dont celle qui aboutit à dire que si nous ne prenons pas des mesures radicales en ce qui concerne la voirie urbaine, si en particulier on continue de voir tous les jours des automobiles emprunter aux heures de pointe les couloirs d'autobus et même y stationner, nous ne parviendrons certainement pas à maîtriser les difficultés d'exploitation du réseau de surface. Les victimes seront en premier lieu les travailleurs qui se rendent à leur travail ou en reviennent aux heures de pointe.

D'autre part, il est navrant de constater que les couloirs d'autobus sont d'autant plus efficaces qu'ils sont en sens inverse de la circulation générale. Nous sommes donc amenés à considérer qu'il faut multiplier les couloirs d'autobus à contresens. Cette formule complique certes la circulation, en particulier aux carrefours, mais se révèle finalement plus efficace pour les usagers de la région parisienne.

Je me propose donc de poursuivre l'action ainsi entreprise par mon prédécesseur et de faire en sorte que nous aboutissions, dans les mois et dans les années à venir, non seulement à une modification radicale du stationnement des voitures sur ces couloirs d'autobus, mais également à une multiplication de ces couloirs pour redresser le déficit des autobus et surtout pour réduire le temps de transport des travailleurs.

Je crois que la mise sur couloirs réservés des itinéraires d'autobus permettra d'atteindre une qualité de service voisine de celle des transports en site propre. C'est en partie parce que 55 kilomètres de couloirs ont été mis en place à la fin de 1971 que, pour la première fois depuis 1955, le trafic n'a pas décliné au cours de ces derniers mois par rapport à celui des années précédentes. Mais je dois dire que nos ambitions sont plus grandes que ce qui a été fait jusqu'à présent et que nous devons entendre considérablement ces couloirs.

Quand on objecte qu'il en résulte une réduction de la surface de voirie mise à la disposition des automobilistes, je réponds que si la longueur des couloirs à Paris était doublée, soit portée à 120 kilomètres, leur surface serait de 40 hectares, soit 3 p. 100 de la voirie parisienne, alors que la surface actuellement utilisée pour le stationnement couvre 350 hectares, soit environ 25 p. 100 de la surface totale de la voirie. Je ne parle que de la surface de stationnement licite et non de celle occupée dans la pratique. La comparaison de ces deux chiffres est très significative.

Une amélioration des transports publics urbains est possible, mais elle nécessite des mesures générales concernant la circulation et le stationnement dans les grandes villes. On peut en escompter une amélioration de la rapidité des transports publics et un meilleur équilibre financier de leur exploitation.

Reste le problème financier que vous connaissez bien pour la région parisienne et qui apparaît maintenant en province où la situation se détériore assez rapidement malgré les efforts de productivité très généralement entrepris.

La charge que devront s'imposer dans les années qui viennent des collectivités locales risque de croître très sensiblement. Il m'apparaît donc nécessaire d'adjoindre aux efforts des collectivités locales une ressource nouvelle provenant d'un versement de transport assez semblable, dans sa nature, à celui que vous avez institué par la loi du 12 juillet 1971 pour la région parisienne. Ce versement devrait contribuer, d'une part, à compenser les surcroûts de déficit occasionnés par les cartes hebdomadaires de transport utilisées par les travailleurs; d'autre part, à financer des investissements de productivité et d'extension des réseaux de transports publics. Je prends actuellement des dispositions pour que ce projet de loi soit soumis rapidement au Parlement.

J'esquisserai maintenant rapidement les principaux traits des dépenses d'investissement de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. en région parisienne, toutes sources de financement confondues.

Le programme d'investissement de la R. A. T. P. pour l'année 1973 est de 1.605 millions en autorisations de programme et de 1.419 millions en crédits de paiement, contre 1.097 millions de francs de crédits de paiement en 1972.

Comme je l'ai dit au début de cet exposé, il marque une progression d'environ 30 p. 100 sur l'année dernière. Dans ce programme — j'y insiste — priorité absolue est donnée à la réalisation de la section Auber — Nation du R. E. R. Cet

élément essentiel de l'infrastructure parisienne me semble de nature à améliorer considérablement le fonctionnement des transports dans la région parisienne.

Mais ce raccordement ne prendra toute sa signification que lorsque seront réalisées, d'une part, à la gare de Lyon, l'interconnexion du R. E. R. et des lignes de banlieue de la S. N. C. F. au moyen d'une gare commune dans laquelle les quais de la S. N. C. F. seront placés au-dessus des quais du R. E. R. avec une communication extrêmement simple par escaliers mécaniques et, d'autre part, au Châtelet, une deuxième interconnexion qui se traduira de la manière suivante: d'abord, prolongation de la ligne de Sceaux jusqu'au Châtelet et, dans un deuxième temps, probablement au cours du VII<sup>e</sup> Plan, raccordement du R. E. R. du Châtelet à la gare du Nord, afin de mettre en communication les gares de Lyon et du Nord.

On voit que le R. E. R. non seulement reliera Boissy-Saint-Léger et Marne-la-Vallée à la partie Ouest de Paris, c'est-à-dire à la Défense et à Saint-Germain-en-Laye, mais également deviendra l'un des principaux moyens de communication des lignes de la S. N. C. F. entre elles, et qu'en outre, il sera relié à la ligne de Sceaux, tout cela au moyen d'une interconnexion qui est devenue l'un des points essentiels du dispositif que nous prévoyons.

Ce budget comporte un deuxième point important: les prolongations de lignes de métro. Naturellement la ligne n° 8 sera prolongée vers Créteil, mais dans mon budget, j'accorde une priorité absolue à la jonction des lignes 13 et 14, qui doit permettre l'ouverture de la station *Miromesnil*, en 1973, de la station *Champs-Élysées*, en 1975, tandis que se poursuivront les travaux de passage sous la Seine qui permettront de raccorder la ligne 13 à la station *Invalides* de la ligne 14.

Lorsque les lignes 13 et 14 ne constitueront plus qu'un seul axe, nous verrons apparaître les structures d'une grande transversale Nord—Sud, essentielle pour notre dispositif, et qui prendra toute sa valeur si elle est prolongée vers le Nord dans la direction de Saint-Denis et Stains et vers le Sud au-delà de la porte de Vanves, vers Bagneux I et Bagneux II, dans la direction de Châtillon.

Ainsi aurons-nous réalisé à la fin du VII<sup>e</sup> Plan une grande transversale Nord—Sud qui viendra doubler celle qui croisera le réseau express régional au niveau de la station Châtelet.

Pour le prolongement du R. E. R. vers Marne-la-Vallée, un premier crédit est inscrit dans le projet de budget pour 1973. Il doit permettre le début de l'opération par l'acquisition des terrains, pendant que se poursuivent les études.

De son côté, la S. N. C. F. poursuivra le renouvellement de son matériel au rythme de 200 millions de francs par an. Elle se propose aussi de réaliser un programme d'investissements en banlieue, concernant essentiellement la desserte des villes nouvelles de la région parisienne — Evry, Saint-Quentin-en-Yvelines — et le début des travaux de raccordement de l'aérodrome de Roissy-en-France à la gare du Nord.

Des investissements importants seront réalisés dans les principales gares desservant la banlieue parisienne — gare Saint-Lazare, gare de l'Est, gare du Nord — pour améliorer les conditions de circulation des voyageurs dans la gare et le raccordement de celle-ci au réseau du métropolitain.

L'ensemble de ces investissements représentera 550 millions de francs. Ajoutés à ceux de la R. A. T. P., c'est une somme de 1.969 millions de francs qui sera consacrée par les deux organismes aux transports dans la région parisienne. C'est une somme record, dont M. le Premier ministre disait qu'elle n'avait son équivalent dans aucune autre ville du monde ni même dans aucune capitale étrangère.

En province le budget de 1973 permet, ainsi que MM. les rapporteurs l'ont souligné, le démarrage de travaux importants dans les grandes villes. Les principaux concernent Lyon et Marseille. Nous examinons les dossiers des projets de lignes de métro qui ont fait l'objet de concours au début de l'année 1972, afin de donner, en liaison avec les collectivités locales, les conditions d'intervention de l'Etat pour le financement de ces infrastructures.

Il est prévu 27 millions de francs pour chacun de ces deux métros. En même temps est envisagée à Lille la création d'un petit métro automatisé reliant la ville nouvelle de Lille-Est à Lille, qui bénéficiera d'une subvention d'Etat de 32 millions de francs.

Je signale à ce titre que nos efforts ne se limitent pas à ces trois grandes villes, quel que soit l'intérêt qu'elles présentent: des études sont en cours dans une dizaine d'autres villes et le ministère des transports reste à la disposition des maires qui le désireraient pour examiner l'amélioration de leur réseau de transports en site propre.

Je n'ai pas voulu introduire dans ce chapitre trop d'éléments chiffrés puisqu'ils vous ont été fournis dans les excellents documents des rapporteurs. Je crois cependant avoir donné l'essentiel des chiffres qu'il convenait de citer.

Je vais maintenant répondre à deux questions.

J'ai trouvé dans un des rapports une question concernant l'octroi de bonifications de campagne aux agents de la S. N. C. F. anciens déportés politiques. Une solution dans le sens souhaité par le rapporteur est sur le point d'intervenir. Le règlement de retraite de la S. N. C. F. va en effet être modifié pour permettre l'octroi aux déportés politiques du bénéfice de la campagne double. La notification à la S. N. C. F. de l'autorisation gouvernementale nécessaire est en cours.

La situation des veuves d'agents de la S. N. C. F. morts pour la France est plus délicate. L'article 68 de la loi de finances pour 1966 concerne exclusivement les veuves de fonctionnaires morts pour la France. Il ne peut donc en être fait directement application aux veuves de cheminots se trouvant dans une situation comparable. Mais le ministère des transports ne serait pas opposé, pour sa part, à ce que, à l'occasion des négociations salariales entre l'entreprise et son personnel, une mesure parallèle à celle admise en faveur des veuves de fonctionnaires soit adoptée à la S. N. C. F.

Une question m'a été posée en ce qui concerne le problème de l'aérotrain, particulièrement par M. Fortuit. Je me suis abstenu d'en parler dans le corps de mon intervention puisque je comptais y répondre spécialement.

La décision a été prise le 28 juillet 1971 de réaliser l'aérotrain Cergy-La Défense. Le 29 décembre, le syndicat des transports parisiens a été chargé d'une mission de maître d'ouvrage temporaire. La S. N. C. F. et la R. A. T. P. se sont proposés de créer une filiale à parts égales pour réaliser la ligne puis pour l'exploiter. Cette proposition a été acceptée et le montage de la structure juridique a été entrepris par le préfet de la région parisienne, président du syndicat.

L'étude du tracé et la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ont été menées à bien. Le tracé est aujourd'hui fixé et l'enquête parcellaire en cours.

En ce qui concerne les problèmes technique et financier il reste à examiner les offres faites pour le génie civil et les véhicules qui risquent d'ailleurs de nécessiter plusieurs réexamens techniques. Le problème technique de la propulsion par moteur linéaire est aujourd'hui au centre du débat et sera réglé au plus vite.

Contrairement à ce que votre propos, monsieur le rapporteur pour avis, pouvait laisser supposer, je vous assure que la mise au point de l'aérotrain avec le moteur linéaire est au premier plan de nos préoccupations. Il ne se passe pas de semaine sans qu'un élément ne soit apporté au dossier. Cette opération est menée avec toute la célérité désirable. Vous avez sans doute remarqué qu'une somme de 20 millions de francs a été inscrite à ce titre pour 1973, qui, ajoutée à celles apportées par le district et l'entreprise, permettra certainement de commencer très sérieusement les travaux.

Mais j'insiste sur le fait que le problème est essentiellement d'ordre technique en particulier pour l'adaptation du moteur linéaire sur l'aérotrain.

**M. Jean-Claude Fortuit, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.** Je vous remercie, monsieur le ministre, de ces précisions.

**M. le ministre des transports.** En conclusion, mesdames, messieurs, le budget proposé pour 1973 comprend à la fois un effort sans précédent pour la région parisienne et le début des travaux de trois métros dans trois des plus grandes villes de province. Je souligne que cet effort financier doit s'accompagner d'une action efficace en faveur de la circulation des transports en commun de surface dans les villes. C'est le seul moyen pour que la priorité aux transports en commun, qui est aujourd'hui inscrite dans ce budget, devienne une réalité pour les usagers. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

**M. le président.** Dans la discussion des crédits, la parole est à M. Gardeil, premier orateur inscrit.

**M. Robert Gardeil.** Monsieur le ministre, le 26 novembre 1968, le comité interministériel sur l'aménagement du territoire arrêtait : d'une part, les principes de l'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise ; d'autre part, certaines mesures concernant l'urbanisation des rives de l'étang de Berre qui confirmaient la volonté du Gouvernement d'implanter un complexe industriel à Fos.

En ce qui concerne les projets d'aménagement de l'aire métropolitaine marseillaise, trois orientations principales avaient été retenues :

Une large extension du centre de la ville, s'appuyant en particulier sur la restructuration d'un certain nombre de quartiers au nord du centre actuel ;

La concentration des activités du secteur tertiaire supérieur dans Marseille, favorisée par le remodelage et la rénovation du centre ;

Enfin, condition impérative de ces deux choix, l'étude et la mise en place d'un nouveau système de transports en commun pour une métropole régionale atteignant déjà le million d'habitants.

Ces objectifs justifiaient l'étude et la réalisation d'un projet de métro et, dès cette époque, il avait paru souhaitable d'accélérer les études pour réserver les possibilités d'engager les travaux dès le début du VI<sup>e</sup> Plan.

Quelle est la situation aujourd'hui, alors que nous entrons dans la deuxième phase du VI<sup>e</sup> Plan ?

Les études sont terminées. A l'issue d'un concours international, l'entreprise chargée des travaux a été retenue.

Dans l'attente de votre « feu vert », monsieur le ministre, pour le démarrage du premier chantier, quelques questions viennent à l'esprit.

Bien qu'aucune décision formelle de financement n'ait encore été prise, les déclarations faites par le ministre des finances et les préparatifs du budget de 1973 de votre ministère laissent espérer une subvention de l'Etat, en 1973, de l'ordre de 25 à 30 millions de francs.

Bien que, également, le taux de la subvention et son assiette ne soient pas encore arrêtés — et j'aimerais, sur ces deux points, obtenir votre réponse — on peut cependant supposer que le programme de travaux correspondant pourra être de l'ordre de 50 à 60 millions de francs en 1973.

Or le coût de la première ligne, de La Rose à Castellane, est évalué à 760 millions de francs. A ce rythme, il faudrait donc une quinzaine d'années pour l'achever et l'on devrait attendre 1980 pour que, la ligne atteignant Les Réformés, on commence à recueillir le fruit des investissements effectués pendant sept ans.

Le projet de budget de 1973 ne peut donc être considéré que comme un tout petit début ; il faudra que, les années suivantes, les tranches de travaux augmentent très substantiellement. Il faut en outre que le Gouvernement garantisse à la ville de Marseille une sorte de contrat de programme pluriannuel.

Dans ces conditions on pourrait espérer, les travaux se déroulant au meilleur rythme, voir la première ligne de La Rose à Castellane construite en quatre années, représentant 8 kilomètres environ sur les 21 kilomètres du projet.

Mais la solution du métro ne résout qu'une partie du problème des transports marseillais car le choix du tracé adopté, s'il irradie le centre de la ville, laisse pour le moment en suspens les liaisons avec les nouveaux quartiers périphériques.

La poursuite de la construction de la rocade n° 2 doit donc se placer en première priorité, et la volonté de réaliser cette voie périphérique doit se manifester avec plus de rigueur à tous les échelons.

La desserte des proches banlieues en pleine expansion avec le centre de la ville est de plus en plus préoccupante. L'asphyxie circulatoire devient totale. A Marseille elle prend une forme aiguë pour trois raisons : une très forte expansion démographique ; des structures héritées du passé, dont l'adaptation reste très difficile en raison de la densité du tissu urbain ; enfin un site tourmenté et une ville adossée à la mer.

De plus, le parc automobile augmente de 8 à 10 p. 100 par an, alors que les surfaces des rues et les possibilités de stationnement ne suivent qu'à la cadence de 1 p. 100 par an.

Il est donc nécessaire de dégager très vite des solutions.

Pour atteindre les objectifs visés, d'importants investissements sont nécessaires. Si la construction d'infrastructures et de matériels nouveaux s'impose, il faut d'abord assurer l'exploitation optimale des moyens existants, soit en améliorant la gestion des transports actuels, soit en obtenant une meilleure répartition des trafics entre les différents moyens de transport disponibles.

Deux actions prioritaires peuvent se concevoir en ce sens : le développement des réseaux d'autobus ou de trolleybus par la mise en place d'un ensemble de mesures cohérentes — vous venez d'en parler monsieur le ministre ; l'utilisation du réseau S. N. C. F. dans l'agglomération marseillaise.

Sur ce dernier point, la mise en service ces jours derniers du train urbain Marseille-L'Estaque pour améliorer la desserte des quartiers nord et nord-est est à retenir. Cette première

entreprise doit être continuée et la S. N. C. F. se doit de participer à l'amélioration des transports urbains, même si ses moyens matériels sont actuellement modestes, et si le trafic existant bloque provisoirement toute expérience nouvelle.

La réalisation de la liaison gare Saint-Charles—Prado—Aubagne devrait permettre une desserte provisoire de l'hôpital de la Timone qui, dès son ouverture dans les six prochains mois, va drainer quotidiennement près de 2.000 personnes, attirant donc autant de voitures dans un quartier déjà engorgé.

D'autre part, cette liaison décongestionnerait en partie la rocade du Jarret, saturée chaque jour pendant dix heures par le passage de plus de 70.000 véhicules polluants.

Je pense que sur ce point, monsieur le ministre, une action de votre part serait très positive.

Dés maintenant un choix peut être fait dans trois directions : utilisation du réseau S. N. C. F. dans l'agglomération ; étude d'une ligne de transport du type Urba sur l'infrastructure S. N. C. F. existante ; enfin réalisation du projet de super-rocade qui fait l'objet des études du ministère de l'équipement.

En accord avec votre ministère, de nombreux organismes locaux étudient depuis le début de l'année 1972 un plan de transport départemental. Ce plan sera terminé dans le courant de l'année 1973. Il faut espérer que les solutions retenues pourront s'inscrire très rapidement sur le terrain.

Sur ce point les conclusions du colloque de Tours de 1970, qui ont marqué une étape importante dans l'étude des transports collectifs urbains, sont intéressantes à retenir.

Pour être efficaces, elles exigent d'être appliquées dans le cadre d'une politique cohérente menée par les pouvoirs publics et les collectivités locales ; ce qui pose, dans toute son ampleur, le problème du financement des transports urbains.

Vous venez sur ce sujet de développer une des grandes lignes de votre action future.

Ces préoccupations essentiellement marseillaises ne doivent pas faire oublier le problème des liaisons Marseille-Fos qui s'effectuent principalement par l'autoroute nord actuellement.

Ces dernières années, l'évolution du trafic sur cette autoroute a été la suivante :

De 53.000 véhicules par jour en 1969, il dépasse cette année 83.000 véhicules par jour.

La saturation est atteinte plusieurs heures par jour ; les accidents, de plus en plus nombreux, ont pour effet de ralentir, voire d'interrompre la circulation pendant une période souvent longue.

Or la demande de transport ne manquera pas de continuer à augmenter compte tenu du développement de Fos ; pour la porte Nord de Marseille, on peut escompter au minimum une progression linéaire de l'ordre de 10.000 véhicules-jour par an qui conduit, en 1985, à la prévision de 235.000 véhicules-jour résultant des études du trafic, soit au blocage total et permanent de l'autoroute avant même cette date.

La possibilité de doubler l'autoroute nord par une autoroute, dite du littoral, a déjà été étudiée de longue date. Les projets sont prêts, les procédures d'acquisition des terrains engagées, et une réalisation rapide de cette voie parallèle est possible. Ces projets, cependant, ne relèvent pas de votre domaine mais de celui du ministère de l'équipement que j'interrogerai prochainement à ce sujet.

Par contre, monsieur le ministre, permettez-moi de vous entretenir d'un projet évoqué par M. Monod, délégué à l'aménagement du territoire, aux journées économiques internationales du Grand Delta, en juin dernier.

Je veux parler du projet de liaison par aérotrain Marseille—Marignane—Vitrolles et d'un prolongement futur vers Aix, d'une part, et vers Martigues—Fos, d'autre part.

Certains crédits sont inscrits dans le budget de 1973 sous le titre : études générales de transports.

Je souhaiterais qu'ils comprennent l'étude de ce projet de liaison dont l'urgence va se faire sentir dans les prochaines années.

Le Gouvernement a choisi de faire de Marseille une métropole régionale qui, au-delà des limites de la zone d'agglomération, veut devenir le point fort de la façade méditerranéenne.

Comme disait dernièrement, à Marseille, le ministre de l'économie et des finances :

« En créant Fos, l'Etat a joué son rôle ; il a créé l'événement. » Il a laissé avec raison aux responsables locaux, qu'ils soient politiques ou économiques, le soin de faire naître les éléments essentiels qui permettront à Marseille de jouer son rôle de métropole.

Réhabiliter les transports en commun, promouvoir une politique plus équilibrée et plus humaine des échanges en milieu urbain est un de ces éléments.

Dans le cadre de la promotion de cette politique des transports urbains, nous vous demandons, monsieur le ministre, pour l'avenir économique de notre région, d'épauler notre action. (Applaudissements.)

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

M. Louis Odru. Mon intervention portera, monsieur le ministre, sur les criantes insuffisances des transports et sur les difficultés aggravées de la circulation et du stationnement en région parisienne.

Dans le rapport qu'elle vient de vous soumettre, la direction de la R. A. T. P. elle-même montre la dégradation continue de la situation. Elle souhaite que la transformation des transports en commun « soit réalisée dans des délais relativement brefs pour porter pleinement ses fruits » et déplore que « les questions financières, les obstacles institutionnels et la difficulté des choix en matière d'urbanisme » empêchent d'atteindre cet objectif.

Les améliorations réalisées, comme l'électrification des lignes S. N. C. F., le R. E. R., le périphérique et les deux prolongements de lignes de métro, sont insuffisantes pour faire face aux besoins de la population et à la progression en nombre et en distance des déplacements quotidiens. Ces déplacements se chiffraient à 11,4 millions en 1965. Ils sont passés à 13,3 millions en 1970 pour atteindre 15,4 millions en 1971. Leur durée moyenne en 1969 était de trente minutes en voiture et quarante-cinq minutes dans les transports en commun.

Aux heures de pointe, le métro offre toujours le spectacle traditionnel et lamentable de l'entassement. En dix ans la vitesse commerciale des autobus a baissé de plus de 3 kilomètres heure.

Le stationnement est devenu un véritable casse-tête.

Et que dire des difficultés particulières à la banlieue ? Innombrables sont les travailleurs qui passent jusqu'à deux et trois heures par jour dans les transports publics inconfortables et onéreux parce que la politique du pouvoir et du patronat les a chassés vers les lointaines banlieues. Paris ne devient-il pas chaque jour davantage une ville réservée aux bureaux et aux appartements de grand standing ?

En raison de l'éloignement de l'habitat et du lieu de travail et des carences des transports publics dans les départements de la couronne, les travailleurs sont contraints d'utiliser les moyens de transport individuels.

Or le prix des voitures, de l'essence, des réparations, de l'assurance, de la vignette grève lourdement leur budget. En revanche, l'industrie de l'automobile et ses activités annexes constituent une source privilégiée de profits pour les monopoles et de rentrées fiscales pour l'Etat. Des dizaines de milliers de banlieusards renonceraient aisément à utiliser un moyen de transport individuel s'ils étaient assurés d'avoir à leur disposition des transports en commun plus commodes et plus rapides.

Une telle situation ne saurait durer car elle met en cause la vie personnelle et familiale des habitants et l'avenir de ce centre vital de la France qu'est Paris et sa région, avec son potentiel économique, son rayonnement intellectuel et son importance politique. Les contraventions multipliées et les attaques en règle contre les automobilistes ne sauraient constituer une solution aux problèmes importants et complexes qui se posent.

Il faut que la priorité aux transports publics cesse d'être une affirmation de principe pour devenir une immédiate réalité. Il faut doubler les crédits prévus au VI<sup>e</sup> Plan — cela constituerait un effort sans précédent — et aménager les transports parisiens selon les revendications de la population et les avis de ses élus.

Les réalisations doivent, en effet, tenir compte du milieu urbain et respecter le cadre de vie en utilisant les techniques modernes pour limiter au minimum les nuisances. De ce point de vue, par exemple, il convient de donner satisfaction aux habitants et aux collectivités locales de l'Est parisien qui réclament fort justement la réalisation en souterrain du R. E. R. vers Marne-la-Vallée.

Les revendications de la population de la région parisienne sont bien connues, elles ont été exprimées à l'occasion d'innombrables manifestations de rue. Je les résume :

Extension du réseau de la R. A. T. P. à toute la région ; prolongement des lignes de métro en banlieue ; réalisation d'un R. E. R. Nord-Sud avec interconnexions dans Paris ; création d'une liaison Orly-Roissy ; prolongement jusqu'au Châtelet de la ligne de Sceaux ; desserte spéciale des grandes cités et organisation des transports vers les gares ; réalisation rapide de la voie de rocade A 86 qui dégagerait le périphérique et favoriserait

la circulation en région parisienne ; utilisation et modernisation des petite et grande ceinture S. N. C. F. ; réouverture des lignes S. N. C. F. fermées au trafic et aménagement de nouvelles gares ; amélioration du confort, accélération des fréquences, maintien des services d'autobus au-delà de vingt et une heures dans toutes les banlieues ; adaptation du réseau routier à la rénovation des villes et à l'urbanisation nouvelle et amélioration des jonctions entre autoroutes et périphériques ; réalisation par l'Etat de parkings gratuits aux abords des gares et des terminus du métro ; extension progressive, au coût actuel, du tarif unique du métro à l'ensemble des transports en commun de la région parisienne et création de tarifs spéciaux moins onéreux pour les retraités, étudiants, lycéens, apprentis.

Nous pensons qu'il faut donner à une autorité démocratique unique — ce ne peut donc être ni l'actuel syndicat des transports parisiens, ni le district — compétence sur toute la région en ce qui concerne la maîtrise des principaux éléments du système des transports.

Au conseil d'administration de ce qui pourrait s'appeler « l'Office régional des transports et de la circulation » siègeraient les représentants de la direction et du personnel de la R. A. T. P., de la S. N. C. F., des ponts et chaussées, du secteur privé des transports ainsi que les représentants du Conseil de Paris, des conseils généraux et des conseils municipaux de la région parisienne.

Un tel conseil démocratique lutterait pour que la R. A. T. P. soit enfin traitée en service public, qu'elle ne soit plus écrasée par la T. V. A., les charges, les impôts et les taxes et pour qu'on lui consente des tarifs privilégiés pour l'énergie et le carburant qu'elle consomme ; ainsi serait résorbé ce « déficit » au nom duquel on accable les budgets des conseils généraux et on décide aisément d'augmenter les tarifs de transport des usagers.

C'est une politique des transports radicalement nouvelle qu'il faut mettre en œuvre ainsi que le prévoit et s'y engage le programme commun de la gauche.

**M. Pierre Mauger.** Bravo !

**M. Louis Odru.** Oui, bravo, en effet.

Une telle politique qui s'inscrit dans le cadre de la politique urbaine et de l'aménagement du territoire, se fixera pour objectif d'implanter, de développer et d'aménager les transports en fonction des lieux de logement et de travail, d'améliorer leur rapidité et leur confort et de les rendre moins onéreux.

Cette politique sera élaborée et appliquée en liaison avec les collectivités locales et avec le concours de la population et des organisations représentatives. Les investissements nécessaires à la réalisation des infrastructures seront financés principalement par le budget de l'Etat ; les collectivités locales contribueront au financement sans se substituer à l'Etat ; elles percevront, à cet effet, une taxe progressive sur les entreprises en fonction de la taille de ces dernières.

Les tarifs de transports en commun seront limités à un niveau modeste. Une carte de transport, payée par les employeurs, sera délivrée aux travailleurs dans toutes les agglomérations où existent des transports urbains collectifs. Dans les agglomérations urbaines, la gestion des transports en commun sera assurée par un organisme public démocratique composé d'élus, de représentants des usagers et des personnels. Les concessions accordées au secteur privé fonctionneront sous son autorité.

Nous appelons tous les habitants de la région parisienne à se rassembler et à agir pour la mise en œuvre rapide d'une telle politique des transports, politique qui sera, à la fois, démocratique, moderne et efficace. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)*

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

**M. Roland Nungesser.** Mon propos portera essentiellement sur les problèmes que posent les transports en commun en région parisienne.

J'ai quelque scrupule à insister sur la priorité absolue à donner aux transports en commun, qui semble être devenue depuis quelques années un véritable slogan. Pourtant, je me demande si l'on en est vraiment convaincu dans certains milieux.

Je ne voudrais pas reprendre le débat entre les transports en commun et la circulation automobile, car il s'agit d'une fausse querelle.

Il y a en effet complémentarité entre les deux modes de transport, étant entendu que cette complémentarité ne peut jouer que dans la mesure où le réseau de transports en commun est suffisant.

Mais ce débat avait son importance lorsque, à l'origine du district, il y a une dizaine d'années, j'avais été amené à poser la question de savoir si, en voulant développer à tout prix la circulation automobile, nous ne finirions pas par sacrifier Paris lui-même ?

Comment, en effet, laisser croire que tous les habitants d'une agglomération comme la région parisienne pourront utiliser un véhicule automobile individuel sans que soit complètement défigurée cette agglomération et particulièrement son centre, c'est-à-dire la capitale elle-même ?

Si l'on compare le coût respectif des investissements, on constate qu'une autoroute à trois voies en double sens coûte, dans Paris, à peu près autant qu'une ligne du R. E. R., alors que sa capacité de transport est de l'ordre de 7.500 voyageurs aux heures de pointe contre 50.000 pour le R. E. R.

Les choix extrêmement difficiles à faire entre certains équipements de transport en commun et certains investissements routiers ne pourront intervenir que lorsque la région parisienne disposera d'une solide armature de base en matière de transports en commun. Alors seulement, il sera possible d'étudier les conditions de complémentarité entre les uns et les autres.

Pour s'en convaincre, il suffit de se reporter à l'expérience de la ligne de Sceaux d'abord et à celle de la branche Est du R. E. R. ensuite : dès la première année de sa mise en service, le trafic de cette dernière a quadruplé.

C'est bien la preuve que si les banlieusards utilisent leurs véhicules automobiles pour se rendre au cœur de Paris, quitte à livrer bataille chaque matin et chaque soir pour franchir les portes de la capitale et à mener un combat de tous les instants pour stationner durant la journée dans Paris, ce n'est point pour sacrifier à un certain snobisme. C'est tout simplement parce qu'ils ne disposent pas toujours, en l'état actuel des choses, de moyens de transport suffisamment rapides, fréquents et confortables. Dès l'instant où ceux-ci sont adaptés aux exigences du monde moderne, leur succès est assuré. Je n'ignore pas que nous avions un retard considérable à rattraper puisque depuis M. Bienvenue, au début du siècle, peu de chose a été fait dans la région parisienne, à peine quelques kilomètres supplémentaires de lignes de métro. Seule la V<sup>e</sup> République pourra s'enorgueillir d'avoir, en une dizaine d'années, non seulement engagé le grand projet du R. E. R., mais poursuivi l'allongement de certaines lignes de métro vers la banlieue, réalisé l'électrification de plusieurs lignes de la S. N. C. F. et amélioré, d'une façon générale, les conditions de transport des usagers.

Mais il reste beaucoup à faire et nous avons parfois quelques raisons d'inquiétude en ce qui concerne la priorité absolue à donner aux transports en commun. Ainsi, il y a moins d'un an, c'était la remise en cause du calendrier de réalisation du tronçon central du R. E. R., comme si nous n'avions pas atteint le point de non-retour, comme si le fait d'avoir électrifié la ligne de la Bastille à l'est, d'avoir aménagé à l'ouest la ligne entre la Défense et Saint-Germain-en-Laye, pouvait permettre de poser la question. C'eût été contraire à tout bon sens que de vouloir stopper les travaux du tronçon central, alors qu'en l'état actuel des choses un certain nombre d'usagers, au moins à l'est, ne tirent pas du R. E. R. les avantages espérés, non seulement en raison de l'augmentation des tarifs qu'ils ont subie, mais encore du fait qu'ils sont obligés d'interrompre leur parcours à la station de la Nation. Cette situation paradoxale ne sera dissipée que lorsque le tronçon central permettra la traversée de l'ensemble de l'agglomération parisienne d'est en ouest.

Plus récemment, la remise en cause du calendrier de réalisation de la branche de la vallée de la Marne du R. E. R. a soulevé de nouvelles inquiétudes.

Ayant joué quelque rôle dans l'élaboration du schéma directeur de la région de Paris, vous me permettez de dire que cette décision est extrêmement grave. Quelles que soient ses motivations d'ordre budgétaire, elle constitue une mesure isolée dont les conséquences risquent d'avoir une portée considérable : c'est en vérité tout l'urbanisme volontariste, que nous avons instauré au prix des plus grandes difficultés dans la région parisienne qui est remis en cause.

La desserte de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée est loin d'être assurée par l'autoroute A 4 parce qu'un problème qui se pose sur quelques centaines de mètres dans le bois de Vincennes en retarde l'exécution. Je crois qu'une solution doit intervenir rapidement grâce à la plantation de quelques centaines d'arbres.

Ainsi la réalisation de cette autoroute, attendue non seulement par les régions de l'est de la France, mais aussi, plus modestement, par la banlieue est de Paris, ne serait-elle pas trop retardée.

Mais aujourd'hui, la menace qui pèse sur la branche de la vallée de la Marne du R.E.R. remet en cause la création même de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée. Au moment où M. le ministre de l'économie et des finances annonce qu'une grande partie de la cité financière dont il veut doter Paris et la France doit s'installer dans cette ville nouvelle, les crédits prévus pour quelque 80 millions de francs en 1973 sont ramenés, autant qu'il m'en souviennent, à environ 20 millions, c'est-à-dire au quart de ce qui était envisagé. Sur la participation de l'Etat prévue pour 25 millions, 6 millions seulement sont débloqués et 19 millions sont actuellement retenus au fonds d'action conjoncturelle.

Je vous demande, monsieur le ministre, de bien vouloir faire en sorte que le blocage de ces crédits au fonds d'action conjoncturelle ne soit pas maintenu trop longtemps pour que le district, qui a bien voulu mettre en réserve les crédits nécessaires, puisse également les débloquer et qu'avec l'avance de 20 millions nous arrivions à engager les 80 millions de travaux qui sont indispensables.

Monsieur le ministre, je vous demande d'apprécier toute l'importance de ce problème. On a beaucoup parlé de ce schéma directeur de la région de Paris, que certains ont contesté à tort ou à raison et auquel, vous me permettrez de le dire, on a le plus souvent eu tort de déroger. Il m'apparaît grave qu'il puisse maintenant être remis en cause par une nouvelle programmation des infrastructures de transports. Ce serait revenir à une situation qui rappellerait celle qu'a fait naître l'urbanisme anarchique, lorsque l'habitat et l'emploi s'implantaient dans des secteurs où aucune desserte valable n'était prévue. Ce serait tirer un trait sur les efforts que nous sommes un certain nombre à avoir déployés, sous l'impulsion du Gouvernement, pendant plusieurs années, pour que l'urbanisation de la région parisienne, et à travers elle l'urbanisation de toutes les grandes agglomérations françaises, puisse être maîtrisée et pour qu'elle ne s'inscrive sur le terrain qu'à partir de plans et de programmes mûrement étudiés.

Tout cela serait remis en cause, et c'est pourquoi je vous demande, monsieur le ministre, de porter un intérêt tout particulier à un problème qui, soulevé à propos d'un projet d'infrastructure de transports en commun, risque d'opposer l'urbanisme et l'équipement. *(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. Dumortier.

**M. Jeannil Dumortier.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, le nouveau cahier des charges de la S. N. C. F. a été publié au *Journal officiel* du 24 décembre dernier. Il définit les droits et obligations du concessionnaire du service public du chemin de fer.

Ce nouveau cahier est d'ailleurs heureux dans la mesure où il laisse à la société nationale le soin de déterminer les conditions d'entretien et d'exploitation du réseau ainsi que les prix et conditions du transport, heureux dans la mesure où il limite aux gros projets d'investissement la nécessité de l'approbation par le ministère des opérations d'infrastructure, heureux dans la mesure où il permet à la S. N. C. F. de prendre seule toutes décisions de modification dans son service et d'adaptation de ses activités.

Il est fâcheux que, dès son application, le 1<sup>er</sup> janvier 1972, il ait été violé par le refus des hausses de tarifs proposées par la S. N. C. F., ces hausses n'étant intervenues que le 1<sup>er</sup> avril pour le trafic marchandises et le 1<sup>er</sup> mai pour le trafic voyageurs. Or, l'Etat n'a pas respecté le contrat puisque, à ma connaissance, il n'a pas versé à la S. N. C. F., la totalité du complément de recettes prévu du 1<sup>er</sup> janvier au 1<sup>er</sup> avril d'une part, et au 1<sup>er</sup> mai, d'autre part.

Au cours de la séance du 15 juin 1971, lors de la discussion du VI<sup>e</sup> Plan, je faisais remarquer que, s'agissant de la S. N. C. F., les objectifs du V<sup>e</sup> Plan n'avaient été réalisés qu'à 80 p. 100 seulement et que la société nationale abordait le VI<sup>e</sup> Plan avec un retard sérieux. Je notais aussi que le VI<sup>e</sup> Plan démarrait avec un retard considérable sur les prévisions.

Le programme proposé par le groupe de travail « chemin de fer » du Plan se monte, dans les conditions économiques de juillet 1970, T. V. A. incluse, à 12.375 millions de francs pour les paiements et à 11.930 millions de francs pour les autorisations d'engagement. Or en 1971, première année d'exécution du Plan, la S. N. C. F. n'a été autorisée à investir que 1.600 millions de francs, soit 13 p. 100 des paiements envisagés pour les cinq années du Plan.

Un contrat de programme concernant les années 1972-1973 aurait été élaboré. Est-il respecté ?

Je ne saurais trop insister sur l'absolue nécessité de doter la S. N. C. F. d'outils modernes. Elle est livrée à une concurrence

devant laquelle elle est souvent en position de faiblesse, parce que les autres transporteurs ne respectent pas la loi. Vous avez plongé la S. N. C. F. dans l'économie de marché : il faut lui donner les moyens de survivre.

D'après le rapport du conseil d'administration de la S. N. C. F., présenté lors de l'assemblée générale des actionnaires, le jeudi 29 juin 1972, le programme d'investissement marque un arrêt dans le déclin et même un commencement de redressement. Il faut bien remarquer que c'est seulement dans les équipements de la banlieue parisienne que se manifeste ce redressement, alors que partout ailleurs les mesures de malthusianisme et de fermeture des lignes dites déficitaires continuent à porter leurs mauvais fruits.

Permettez-moi en passant une allusion à la page 64 du fascicule budgétaire.

Au nouveau chapitre 35-22, je lis : « entretien des infrastructures ferroviaires maintenues pour les besoins de la défense, mesure nouvelle : plus trois millions ». *(Sourires sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)*

Si, monsieur le ministre, on avait tenu compte de ces fins stratégiques lors du calcul de la rentabilité des lignes supprimées, l'argent ainsi dépensé dans l'hypothèse, heureusement improbable, d'un conflit aurait servi les vivants et permis de continuer à assurer le transport des voyageurs et des marchandises pour le plus grand bien de tous.

Toujours est-il que si le trafic en voyageurs-kilomètres connaît un léger accroissement, le trafic total en unités-kilomètres a marqué une diminution de 2,9 p. 100 en 1971 par rapport à 1970, le rendement des wagons fléchissant de 4 p. 100 et le taux d'augmentation de la production globale tombant de 5,6 p. 100 en 1970 à 1,2 p. 100 en 1971.

Monsieur le ministre, n'écoutez pas, certains de vos nouveaux conseillers techniques. Lorsqu'on place un garrot sur une artère, on affaiblit le débit des artères principales.

Sur le plan financier, il a fallu cette année prélever 93 millions sur la provision pour imprévus.

Après ces remarques qui me peinent, je voudrais rendre hommage à la direction de la S. N. C. F., car celle-ci, dans de nombreux domaines, qu'il s'agisse d'organisation, de progression dans les techniques, a obtenu des résultats appréciables, en particulier par la création du marketing et du nouveau service de messagerie. Je parlerai peu, hélas ! de l'électrification qui, à l'exception du Dijon-Lyon et du Bellegarde-Annemasse, paraît maintenant réservée à la seule région parisienne. Mais diésélisation et turbo train donnent un nouvel essor à certains trafics de la S. N. C. F.

Quand, monsieur le ministre, alors que le tunnel sous la Manche est décidé, verrons-nous en service le turbo train Paris—Amiens—Boulogne—Calais ?

Je remarquerai aussi l'augmentation du trafic du transport par wagons des véhicules routiers gros porteurs, dit procédé « Kangourou ». Il y a là une excellente coordination.

A noter aussi l'essor du trafic global des transeontainers, en augmentation de 50 p. 100 de 1970 à 1971. Là encore, vous ne permettez de souligner quel intérêt présenterait pour l'économie nationale une relation de ce genre par Boulogne-sur-Mer. Le nouvel aménagement de ce port particulièrement bien protégé contre les vents, offrirait une garantie de continuité dans le service. Je songe, bien entendu, à une liaison Boulogne-sur-Mer—Angleterre.

La politique des embranchements et des sous-embranchements nouveaux se poursuit. Si moins de lignes avaient été fermées, il y aurait sans doute un gros progrès en ce domaine en particulier là où, hélas ! par la disparition du rail se crée le désert français.

« De tels efforts impliquent de la part de tous les agents de la S. N. C. F., quel que soit leur catégorie ou leur niveau hiérarchique, un effort soutenu et persévérant ; artisans du progrès réalisés par la réforme, les cheminots doivent en être bénéficiaires. » Cette citation est extraite du préambule du rapport du conseil d'administration.

Or, il y a quelques jours, une grève générale a paralysé la S. N. C. F. La cause essentielle en est, sans aucun doute, l'accroissement du coût de la vie. Quand le prix du pain augmente de plus de 10 p. 100, et celui du bœuf de 25 p. 100, quand les dernières statistiques nous apprennent que la hausse des prix a été de 0,60 p. 100 en septembre, il faut comprendre que, pour les salariés et surtout pour les plus modestes, les plus belles statistiques d'amélioration de leur situation ne soient point convaincantes.

Je vous fais observer, monsieur le ministre, ainsi qu'à la direction de la S. N. C. F., que tous les syndicats, sans aucune exception, ont participé à cette grève ; c'est symptomatique.

Qu'un nouvel effort de compréhension soit donc accompli à l'égard du personnel sans le dévouement et le courage duquel notre grande et belle société nationale des chemins de fer n'existerait pas.

**M. André Delelis.** Très bien !

**M. Jeannil Dumortier.** Il ne faut pas oublier non plus les vieux cheminots retraités qui attendent toujours l'intégration totale du complément de traitement non liquidable dans le calcul de leur retraite.

Une fois de plus, et avec MM. les rapporteurs, pourtant de la majorité, je répète combien nous désapprouvons l'attitude de la France sur le plan européen dans la mesure où elle s'obstine à défendre les lourdes charges à l'essieu.

Je rappelle aussi une nouvelle fois que l'usure des routes varie de façon exponentielle avec la charge à l'essieu, que les Etats-Unis tolèrent seulement le « dix tonnes » et encore contre le paiement de lourdes taxes.

Je sais bien qu'il existe une taxe à l'essieu, mais puisque le produit en est réservé à l'Etat les mastodontes de la route ne devraient pas être autorisés à détruire allégrement chemins départementaux et communaux sans que les départements et les communes puissent toucher un seul franc d'indemnité.

Il est indispensable aussi que, sur le plan européen, la France s'associe aux efforts d'amélioration des conditions de travail des conducteurs, dans l'intérêt des hommes qui remplissent un bien dur métier, mais aussi pour renforcer la sécurité de tous les usagers de la route.

Ce n'est pas au nom de la vertu outragée que je rappellerai l'émission de télévision diffusée dans la soirée du mercredi 1<sup>er</sup> novembre à la suite des tragiques accidents survenus les jours précédents. Elle nous a permis d'examiner la feuille de paie d'un routier où l'on pouvait lire : salaire : 600 francs ; primes de rendement : plus de 1.500 F. Ainsi, la seule nécessité du gain contraint le conducteur à de trop longues et inhumaines journées de travail qui ébranlent sa santé et risquent d'entraîner de brèves pertes de conscience aux tragiques conséquences. Vous le savez, ce sont toujours des tombes prématurément ouvertes.

Il faut mettre un terme à cette situation et appliquer la loi, toute la loi. J'ai pris connaissance avec intérêt des mesures décidées par M. le préfet de région du Nord.

« Loue peu, blâme encore moins », ai-je appris. Eh bien ! je loue M. le préfet du Nord pour ses décisions. Je vous louerai demain, monsieur le ministre, si vous prenez dans vos hautes fonctions les mesures indispensables. (Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.)

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

**M. René Rieubon.** Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, dans la société moderne, les transports des marchandises et des personnes ont une importance sans cesse grandissante. Ils sont devenus inséparables de l'urbanisation et de l'aménagement du territoire. Leur développement est un tel phénomène économique et social qu'ils devraient être considérés comme un véritable service public.

Leur incidence dans l'économie nationale revêt, en effet, des formes multiples, lesquelles vont bien au-delà de l'action de transporter les personnes et les marchandises. Des milliers d'entreprises représentant des centaines de milliers de salariés ont leur activité liée aux transports : matériels et équipements ferroviaires, construction automobile, aéronautique, navale, engins de manutention, travaux publics. L'activité de milliers d'artisans est également liée aux transports.

Par leur influence directe sur la vie économique et sociale de la nation, les transports sont un des éléments les plus importants de la prospérité nationale et du progrès social.

Si cela n'est contesté par personne, il faut bien dire cependant que les puissances d'argent qui dominent la vie politique, économique et sociale du pays n'ont pas cette notion de l'organisation et de la finalité des transports. Sous la contrainte des monopoles, les transports sont organisés avant tout dans le sens de la concentration industrielle, commerciale et agricole pour le plus grand profit du capital.

Il n'est donc pas étonnant de constater la médiocrité des équipements sociaux dans le secteur des transports et de voir abandonner la desserte de certaines zones du territoire national, que le système juge déficitaire financièrement, voulant ignorer les problèmes sociaux alors posés.

Je dirai que c'est une ignorance calculée en fonction de l'exode espéré des populations qui iront grossir les réserves de travailleurs des zones dites « de haute densité », où est implantée et continue de s'implanter la grande industrie.

C'est ainsi que l'on a supprimé des milliers de kilomètres de lignes de services omnibus de la S. N. C. F. sous prétexte de non-rentabilité, négligeant la notion de service public à laquelle répondait la nationalisation des compagnies de chemin de fer en 1937.

La nationalisation faisait et fait toujours obligation à la S. N. C. F. de remplir toutes les missions dévolues à un service public. L'une d'elles est prioritaire et aurait dû être imprescriptible : c'est l'obligation d'exploiter le réseau ferroviaire et de transporter. La fermeture de milliers de kilomètres de lignes est donc une violation flagrante de la loi de nationalisation des chemins de fer français.

Il est vrai que l'intérêt des populations concernées n'est pas le souci prioritaire des auteurs d'une telle politique. Si les collectivités locales situées dans ces zones veulent conserver leurs liaisons ferroviaires, elles n'ont que la ressource de payer, ce qu'elles sont presque toujours dans l'impossibilité de faire. Tout cela s'inscrit bien dans la politique qui a conduit l'Etat à transférer plus de 50.000 kilomètres de routes nationales secondaires aux départements.

Dans les attaques que subissent les nationalisations et la mission de service public qu'elles assurent, la S. N. C. F. est une cible privilégiée. L'accent est mis par ses détracteurs sur son déficit permanent, qu'ils attribuent aux conséquences mêmes de la nationalisation. Ils se gardent bien de rappeler que les anciennes compagnies françaises de chemins de fer connaissaient également un déficit permanent, comme ils se gardent bien de préciser que le déficit annuel provient avant tout des tarifs préférentiels extrêmement avantageux qui sont accordés aux très gros usagers industriels ou commerciaux.

A ces avantages, il faut ajouter les profits supplémentaires que réalisent les propriétaires de wagons particuliers loués à la S. N. C. F. — ce qui est vraiment un comble — et de wagons privés circulant sur le réseau. A ce sujet, il serait intéressant de savoir si les tarifs qui sont appliqués en la circonstance pour l'utilisation de ce réseau correspondent au principe de rentabilité si souvent mis en avant par ailleurs.

A partir de la notion d'équilibre et de rentabilité on pourrait longuement disserter, en analysant les derniers bilans présentés par la S. N. C. F., sur les avantages accordés aux gros utilisateurs. Par exemple, les allocations aux propriétaires d'embranchements particuliers étaient de 171,7 millions de francs en 1967 ; elles sont passées à 211,6 millions en 1969. Les allocations ou ristournes aux propriétaires de wagons particuliers, qui étaient de 469,7 millions en 1967, ont atteint 567,8 millions en 1969. Les bonifications pour trains ou wagons complets s'élevaient à 287 millions en 1967 ; elles ont représenté 350,4 millions en 1969.

Depuis 1969, ces informations ne sont plus rendues publiques. A cette date, l'ensemble des avantages ainsi accordés représentait 1.129,8 millions. Gageons que la progression de la courbe a été constante en 1970, 1971 et 1972 et soyons convaincus qu'il y a là une possibilité non seulement d'équilibrer le budget de la S. N. C. F. sans augmentation des tarifs de voyageurs, mais encore de couvrir le déficit que le service des petites lignes peut entraîner pour assurer un service public dû aux populations intéressées et inscrit dans la loi de nationalisation.

A cet égard, combien paraissent mesquines les positions de la direction de la S. N. C. F. devant les revendications des cheminots. Le Gouvernement serait bien inspiré d'inciter la direction de la S. N. C. F. à reprendre les discussions et à satisfaire les revendications légitimes des personnels. De même, devrait être réglé le contentieux des cheminots anciens combattants, déportés politiques et anciens prisonniers de guerre, des veuves de cheminots et des agents des réseaux secondaires.

Cette année, pour la première fois, les transports routiers ont acheminé un tonnage de marchandises plus important que celui de la S. N. C. F. On ne pourrait que s'en réjouir si cela était uniquement le résultat d'une coordination fructueuse pour l'ensemble de l'économie nationale. Mais ce résultat est obtenu par la stimulation d'une concurrence exacerbée dont bénéficient surtout les grands monopoles, au détriment des petits et moyens transporteurs et de la S. N. C. F.

L'accélération des cadences d'utilisation du matériel routier, des horaires inhumains pour le personnel qui, pour gagner un salaire à peu près convenable, est soumis à de longues heures de conduite, des matériels insuffisamment révisés et des personnels surexploités, aux limites de la résistance physique, ne sont sans doute pas étrangers aux accidents de plus en plus graves et de plus en plus nombreux qui se produisent sur certains axes routiers.

Des mesures immédiates doivent être prises à cet égard, dans l'intérêt général : contrôle et vérification permanente du matériel, formation professionnelle des conducteurs, réduction du temps passé sur la route, aucun salaire inférieur à 1.500 francs

pour 174 heures de travail par mois, alors qu'on nous a expliqué avant-hier que les primes représentaient environ les deux tiers du salaire des routiers; amélioration rapide du réseau routier par l'utilisation totale des redevances d'infrastructures que l'Etat perçoit sur la circulation routière.

En 1972, l'Etat percevra plus de 220 millions de francs de redevances sur les usagers de la route. En 1971, il n'a utilisé que 27,5 p. 100 des recettes, qui s'étaient élevées à près de 210 millions de francs, c'est-à-dire de quoi construire des centaines de kilomètres d'autoroute chaque année en y supprimant le péage.

Ainsi, les petites entreprises qui possèdent moins de quatre véhicules, et qui représentent 82 p. 100 de l'ensemble des transporteurs routiers, n'hésiteraient plus à utiliser l'autoroute, ce qui allégerait le trafic sur les routes nationales, le reste du réseau assurant ainsi une meilleure sécurité aux autres usagers.

Je voudrais, à mon tour, souligner combien laisse à désirer l'organisation des transports en commun dans les grandes villes et dans les centres urbains importants.

Les budgets des collectivités locales ne peuvent faire face aux besoins. Il est indispensable que l'Etat intervienne pour que les lignes d'autobus soient multipliées et modernisées, afin que soit assuré confortablement, rapidement et en sécurité, le transport d'usagers de plus en plus nombreux. Cela inciterait également les usagers de voitures particulières à utiliser les transports en commun. Il en résulterait du même coup une amélioration de la circulation et de la salubrité de l'atmosphère de nos villes.

M. le rapporteur Fortuit a parlé des transports fluviaux. Bien que ceux-ci ressortissent plus particulièrement au budget du ministère de l'équipement, je ne puis m'empêcher d'appeler l'attention du Gouvernement non seulement sur la faiblesse des crédits pour la liaison fluviale mer du Nord—Méditerranée, dont les retards de réalisation sont préjudiciables à l'ensemble de l'économie nationale, mais aussi sur le rail et sur la route, qui pourraient connaître une nouvelle impulsion du fait d'une telle réalisation.

Qu'il me soit permis de signaler, enfin, dans le cadre de l'industrialisation de Fos et de sa région, la nécessité de mettre rapidement en place les infrastructures routières, une organisation sérieuse des transports en commun routiers, l'utilisation maximum des voies ferrées existantes, avec des rames rapides à fréquence intensive, et d'utiliser tous les moyens de transport par eau, que permettent les nouvelles techniques, sur une infrastructure dont l'aménagement et l'entretien ne coûtent rien.

Pour terminer, j'appelle une fois de plus l'attention du Gouvernement sur l'impérieuse nécessité de la remise en état du tunnel de Rove, afin que la liaison fluviale entre Fos et Marseille devienne une réalité et que, par la même opération, soit assurée en grande partie la salubrité de l'étang de Berre.

Telles sont, mesdames, messieurs, les observations qu'au nom du groupe communiste, je souhaitais apporter à l'occasion de la discussion de ce budget.

Comme tous les autres, ce budget ne traduit pas la politique de progrès économique et social qu'attend le pays, ce qui motivera, bien entendu, notre vote négatif. *(Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et du groupe socialiste.)*

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

**M. Maurice Brugnon.** Monsieur le ministre, alors que tant d'accidents sur les routes et de catastrophes aériennes ont endeuillé de nombreuses familles, ces jours derniers, vous posant des problèmes, j'ai presque scrupule à rappeler le drame qui, le 16 juin dernier, fit 108 victimes sous le tunnel de Vierzy, sur la ligne Paris—Hirson.

On peut se demander pourquoi ce drame, par ailleurs générateur de tant de dévouement, n'a pas été, à l'époque, considéré comme catastrophe nationale entraînant la prise en charge par l'Etat des frais imposables qui en résultèrent.

Pourquoi n'a-t-il pas suscité, comme ce fut le cas lors de la rupture du barrage de Malpasset, le dépôt d'un projet de loi tendant à l'exonération des droits de mutation par décès? Peut-être cette suggestion devrait-elle être faite à M. le ministre de l'économie et des finances, puisque cela, je le sais, n'est pas de la compétence du ministre des transports.

L'enquête à propos de ce drame est en cours et du secret de l'instruction commencent à filtrer quelques informations. Mais, d'ores et déjà, la S. N. C. F. et vous-même devez pouvoir tirer des conclusions sur l'ampleur et la multiplicité des risques courus. Par ailleurs, le profil de la future ligne Paris—Hirson doit pouvoir être dégagé dès maintenant.

Le tunnel de Vierzy était plus que centenaire. Déjà, à l'époque de sa construction, il ne présentait pas toute les garanties sur le plan de la sécurité; mais on était alors moins exigeant. La

S. N. C. F. en était consciente et savait aussi que ni le vieillissement, ni les vicissitudes des guerres ne pouvaient améliorer la situation.

C'est tellement vrai qu'à plusieurs reprises il y eut des effondrements dus, notamment, à des infiltrations. On dit que le tunnel « appelle ». Les chutes de petites pierres auraient dû éveiller l'attention des autorités responsables et leur faire prendre les mesures nécessaires de protection, telles que la mise en place d'un équipement d'alerte sous le tunnel, l'amélioration de l'éclairage des trains, une meilleure signalisation des travaux en cours, protégés, au besoin, par un coffrage, la limitation de la vitesse des trains et, peut-être, l'interruption de la circulation sous le tunnel pendant la durée des travaux: il a bien fallu le faire après le malheur.

Cet accident n'était pas le premier à se produire sous le tunnel. La leçon en a-t-elle été tirée? Des mesures sont-elles d'ores et déjà prises pour en éviter le renouvellement?

Et maintenant, monsieur le ministre, que va devenir la ligne Paris—Hirson, négligée peut-être, jusqu'à présent, par souci de rentabilité et, pour cette raison, peut-être reléguée au rang de paria? Nous n'imaginons certes pas que la S. N. C. F. puisse être de nouveau tentée d'en amputer une partie.

La vitalité d'une région, notamment celle de la Thiérache, dépend de ses voies de communications, en particulier de son réseau ferroviaire.

Il y aurait beaucoup à désespérer de notre avenir si un démentèlement de la ligne redevenait une menace, alors que, vous le savez en tant que maire de Troyes, un des établissements Leclabart, comme à Troyes, ferme ses portes à Hirson, ce qui met trois cents foyers en danger.

Mais alors, comment procédera-t-on à la réfection de la ligne? Percerait-on encore un tunnel dans la région si on la construisait de nos jours? L'occasion sera-t-elle saisie de cette réfection pour améliorer le trafic?

Déjà, grâce au transit par Tergnier, la durée du parcours est sensiblement diminuée. Il n'était pas normal que le trajet Paris—Hirson fût aussi lent qu'en 1913.

Quelles mesures la S. N. C. F. — dont l'audience, pourtant excellente, est sérieusement altérée par la catastrophe de Vierzy — envisage-t-elle pour que la ligne Paris—Hirson, épine dorsale du département de l'Aisne, puisse être modernisée et, par son prolongement, constituer la voie la plus courte, la plus économique, entre Paris, Liège et la Ruhr?

Cela vaut la peine d'y songer, au moment où la route, submergée de véhicules lourds et dangereux, devient si meurtrière. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.)*

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

**M. le ministre des transports.** Mesdames, messieurs, je vais essayer de répondre aussi complètement que possible aux divers intervenants.

M. Gardeil a évoqué les nombreux problèmes que posent les transports à Marseille et dans sa région. Il a demandé d'abord qu'un réseau d'autobus et de trolleybus soit mis en place pour desservir l'ensemble de l'agglomération marseillaise. Nous y sommes favorable, mais il conviendra que cette question est plus directement du ressort de la municipalité que de celui du ministre des transports.

En revanche, l'utilisation éventuelle du réseau S. N. C. F. pour les transports urbains est une question qui nous concerne.

M. Gardeil a marqué l'intérêt que pourrait offrir ce réseau pour assurer la liaison Marseille—L'Estaque. Nous partageons entièrement ce point de vue; je ferai examiner la question par les services de la S. N. C. F. et prolonger les études qui ont déjà été entreprises, pour voir s'il n'est pas possible, à partir de la gare Saint-Charles, d'alléger la charge des transports routiers dans la direction d'Aubagne et même dans d'autres directions.

En ce qui concerne la liaison Marseille—Fos, nous sommes disposés à envisager des solutions originales. L'idée d'une liaison Marseille—Marignane—Fos par aérotrain est en effet séduisante; M. Monod, lors de son passage à Marseille, a évoqué cette possibilité. Le fait que la D. A. T. A. R. ait accepté de participer au financement des études nécessaires en prouve tout l'intérêt.

Faudra-t-il cependant prolonger cette liaison vers Aix-en-Provence? Je ne puis me prononcer sur cette question, mais l'idée d'une voie rapide de transports urbains au niveau de la région mérite de retenir notre attention, et je peux dire à M. Gardeil que sa suggestion rencontre toutes les réflexions qui peuvent être faites à ce sujet au ministère des transports.

En ce qui concerne le métro de Marseille, j'ai déjà répondu à l'intervention de M. Gardeil dans mon exposé initial, puisque j'ai indiqué que 27 millions de francs ont été prévus dans le projet

de budget pour 1973 et que, par conséquent, grâce à cette subvention de l'Etat, la collectivité locale pourra par ailleurs contracter des emprunts qui permettront d'entreprendre les travaux.

Le principe de la subvention de l'Etat est donc acquis.

Nous n'avons pas encore pris parti sur son montant, par rapport à la dépense globale.

En revanche, nous avons décidé que cette subvention serait forfaitaire, car nous voulons préserver, à Marseille comme à Lyon, l'indépendance des collectivités locales dans le choix des solutions techniques.

Ce crédit de 27 millions de francs ne préjuge en rien du rythme des autorisations de programme ultérieures.

L'année prochaine, il appartiendra au législateur de faire en sorte que le montant des crédits pour 1974 soit établi en fonction des réalisations de 1973 et des possibilités futures.

Je ne veux donc pas préjuger aujourd'hui du déroulement des travaux, mais je n'ai dit nulle part que le rythme de 27 millions de francs de subventions était autre chose qu'un début.

Je crois avoir ainsi répondu aux suggestions de M. Gardeil.

Monsieur Odru, vous avez particulièrement critiqué le montant des crédits affectés aux transports en commun de la région parisienne; en particulier, vous avez critiqué le montant des crédits prévus au VI<sup>e</sup> Plan, par rapport au V<sup>e</sup>.

Je rappellerai simplement quelques chiffres. Les investissements prévus au V<sup>e</sup> Plan étaient un peu inférieurs à 5 milliards de francs, tandis que les prévisions du VI<sup>e</sup> Plan s'élèvent à plus de 8 milliards. Ce n'est pas tout à fait le double, certes — que vous réclamez tout à l'heure — mais vous admettez tout de même que l'effort est particulièrement important.

M. Louis Odru. Je parlais du double des crédits du VI<sup>e</sup> Plan, monsieur le ministre! C'est différent!

M. le ministre des transports. Excusez-moi si je vous ai mal compris.

Dans cette affaire, je ne crois pas que nous soyons très éloignés de l'objectif que vous voudriez voir atteint, puisque les crédits de paiement, qui étaient de 1.105 millions de francs en 1971, s'élèveront à 1.969 millions de francs en 1973, soit une progression de près de 80 p. 100 en deux ans.

Vous pouvez naturellement espérer mieux, mais vous ne pouvez contester que l'on a déjà fait beaucoup. Il est difficile de faire plus vite sans aller à un abominable gâchis.

M. Louis Odru. Les crédits étaient tellement insuffisants, monsieur le ministre!

M. le ministre des transports. J'aurai l'occasion de revenir tout à l'heure sur le prolongement de la ligne du R. E. R. vers Marne-la-Vallée.

Mais je tiens à dire, ainsi que j'ai eu l'occasion de le préciser il y a quelques jours, en réponse à une question d'actualité sur ce sujet, que si l'ensemble du R. E. R. vers Marne-la-Vallée était réalisé en souterrain, le prix de l'opération serait très exactement doublé. On peut dire et répéter tout ce qu'on voudra : je puis affirmer, pour avoir examiné personnellement le problème, qu'il en serait ainsi.

De deux choses l'une : si l'objectif est l'accroissement systématique des transports en commun dans la région parisienne, il convient alors de rechercher les solutions les plus économiques. Si à chaque fois que nous voulons entreprendre quelque chose — c'est le cas de Marne-la-Vallée — nous choisissons la solution la plus coûteuse, je vous dis très nettement, monsieur Odru, que nous pourrions certainement faire beaucoup de choses dans certaines villes de province, plutôt que de mettre en souterrain la ligne du R. E. R. vers Marne-la-Vallée.

M. Guy Ducoloné. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre?

M. le ministre des transports. Volontiers.

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

M. Guy Ducoloné. Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, que les dépenses occasionnées par les nuisances, notamment le bruit et les pollutions, dans la région parisienne sont très supérieures au coût d'une construction en souterrain qui nuirait moins à la population.

M. le ministre des transports. En tant que ministre des transports, je reçois un abondant courrier; j'en ai même reçu pendant les cinq mois au cours desquels j'ai assuré l'intérim du regretté M. Mondon. Ces lettres sont de toute nature, mais je puis vous assurer qu'aucune d'elles ne protestait contre les nuisances du métro aérien dans Paris.

Peut-être ai-je été particulièrement favorisé par la chance? Peut-être les gens n'ont-ils pas conscience de ces nuisances? Peut-être faut-il, dans toute la mesure possible, exécuter les travaux en souterrain?

Mais je ne sais pas que le fait d'avoir, en aérien ou en tranchée, un métro particulièrement silencieux comme le R. E. R. — que chacun peut aller voir à Boissy-Saint-Léger — constitue une nuisance particulière.

Monsieur Odru, si vous nous demandiez de prêter attention à la destruction d'une partie de la zone pavillonnaire de Fontenay, j'en serais d'accord, car nous devons être particulièrement attentifs à ce problème. Là vous auriez raison; cela est important. Mais demander que sur toute la longueur le R. E. R. vers Marne-la-Vallée soit construit en souterrain, ce n'est pas raisonnable.

M. Louis Odru. Et comment réglez-vous le problème de la traversée de Neuilly-Plaisance?

M. le ministre des transports. Reportez-vous, monsieur Odru, à la longue réponse que j'ai fournie ici même, la semaine dernière, à une question d'actualité, car je ne veux pas répéter deux fois la même chose.

En revanche, monsieur Odru, je vous rejoins lorsque vous dites qu'on aurait pu envisager d'utiliser la voie dite de « grande ceinture ». Toutefois, après examen, il apparaît que cette solution est rendue en grande partie impossible en raison de l'utilisation de cette voie pour le trafic marchandises. Mais deux études sont en cours dans le sens que vous souhaitez : celle de la ligne Noisy-le-Roi—Versailles et celle de la liaison ligne de Sceaux—Orly.

Plusieurs de mes prédécesseurs ont déjà répondu à la question du prix du billet unique. A cet égard, l'usager doit bien savoir qu'il ne paie déjà que la moitié du prix de revient d'un ticket de la R. A. T. P. et, sur les lignes de banlieue, le tiers environ du prix de revient du billet S. N. C. F. Peut-être ne sommes-nous pas au prix unique, mais chacun doit être conscient de l'effort consenti par l'Etat en ce domaine.

Je ne reprendrai maintenant qu'un seul point de la politique que vous préconisez.

Vous souhaiteriez faire payer le déficit des transports publics de la région parisienne par les entreprises, en augmentant très sensiblement le taux de 1,7 p. 100 de la taxe de transports. Mais tous les membres de cette Assemblée défendent l'emploi dans la région parisienne. Comment pourrions-nous, dans ces conditions, grever des entreprises comme la régie Renault, qui doivent à tout prix être compétitives sur les marchés étrangers?

Cette taxe de transport, selon vous, devrait être proportionnelle à la taille de l'entreprise; c'est la raison pour laquelle je prends l'exemple de la régie Renault. Nous élèverions donc le taux de la taxe sur le chiffre d'affaires de la régie à 2, 3, 4 ou 5 p. 100 afin de combler le déficit des transports publics de la région parisienne.

Ce n'est pas possible, monsieur Odru. Nous tuerions ainsi les entreprises de la région parisienne, et tel n'est pas notre objectif. Une telle politique consisterait en fait à faire payer à tous les consommateurs de France un service qui ne profiterait qu'à une partie des habitants de la région parisienne et elle aurait, en outre, un effet inflationniste et discriminatoire. Je le dis très nettement et très clairement : je ne vous suis pas.

M. Louis Odru. Je n'en doute point, mais voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre?

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

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

M. Louis Odru. Monsieur le ministre, vous abordez quelque peu à l'envers — je vous prie de bien vouloir excuser cette expression, mais j'essaie d'être courtois — certains problèmes que j'ai soulevés. J'ai d'ailleurs déjà eu ce soir l'occasion de faire la même remarque.

S'agissant du déficit de la R. A. T. P., vous me faites dire ce que je n'ai pas dit. En effet, j'ai sous les yeux le texte de mon intervention; je puis donc répéter mes propos.

Le groupe communiste pense, ai-je dit, « qu'il faut donner à une autorité démocratique unique, compétente sur toute la région en ce qui concerne la maîtrise des principaux éléments du système des transports ».

Il propose ensuite la création d'un conseil d'administration démocratique qui « lutterait pour que la R. A. T. P. soit enfin traitée en service public, qu'elle ne soit plus écrasée par la T. V. A., les charges, les impôts et les taxes et pour qu'on lui consente des tarifs privilégiés pour l'énergie et le carburant qu'elle consomme; ainsi serait résorbé ce « déficit » au nom duquel on accable les budgets des conseils généraux et on décide aisément d'augmenter les tarifs de transport des usagers ».

**M. le président.** Je vous en prie, monsieur Odru, ne répétez pas tout ce que vous avez déjà dit tout à l'heure.

**M. Louis Odru.** J'y suis obligé, monsieur le président.

En ce qui concerne la taxe progressive sur les entreprises, j'ai indiqué, monsieur le ministre, que cette mesure avait trait aux investissements pour les infrastructures nécessaires prévues par les partis de gauche dans le programme commun, qui « seront financés principalement par le budget de l'Etat ».

« Les collectivités locales, ajoutai-je, contribueront au financement sans se substituer à l'Etat; elles percevront, à cet effet, une taxe progressive sur les entreprises en fonction de la taille de ces dernières ».

On ne relève nulle part notre intention d'écraser les entreprises de la région parisienne.

**M. le président.** A cette heure tardive, je ne peux pas laisser s'instaurer de tels dialogues, car nous devons encore examiner un autre budget.

Veillez poursuivre votre exposé, monsieur le ministre.

**M. le ministre des transports.** M. Nungesser a particulièrement insisté sur deux points: le délai de réalisation du tronçon central du R. E. R. et le problème de Marne-la-Vallée.

D'abord, il n'y a nullement remise en cause du délai de réalisation du tronçon central du R. E. R.; mais nous souhaitons réaliser également, dans le même délai, c'est-à-dire avant la fin de 1977, l'interconnexion à la gare de Lyon et à la station Châtelet. La difficulté réside dans la simultanéité des deux opérations. Nous avons donc entrepris avec la R. A. T. P. des études en vue d'accélérer cette réalisation à laquelle nous accordons une priorité absolue.

En ce qui concerne Marne-la-Vallée, vous avez, monsieur Nungesser, évoqué le montant des crédits destinés aux acquisitions de terrain et la nature des travaux qui pourraient être entrepris en 1973.

La subvention de 6 millions de francs inscrite au budget de l'Etat correspond à une autorisation de programme totale de 20 millions de francs. Elle permettra de commencer les acquisitions de terrains. Cette inscription au budget est très importante, car elle autorisera le démarrage du programme, conformément à vos souhaits et à ceux des élus de la région parisienne.

Mis devant l'alternative d'avoir à inscrire au F. A. C. soit les crédits destinés à financer un programme qui n'est pas commencé et qui, à l'extrémité de son tracé, desservira des villes qui ne sont pas construites, soit les crédits destinés à financer une opération aussi prioritaire — vous l'avez reconnu vous-même — que la réalisation du tronçon central du R. E. R., j'ai donné clairement la priorité au tronçon central, en faisant tout de même en sorte que l'opération de Marne-la-Vallée puisse démarrer en 1973.

Je ne pense pas d'ailleurs que la diminution des autorisations de programme soit une cause importante de retard du projet.

D'autres problèmes ont été soulevés. En ce qui concerne la traversée de la Z. U. P. de Fontenay-sous-Bois, par exemple, c'est seulement dans les derniers jours de septembre 1972 que l'accord est intervenu. Il y a là une cause de retard indépendante du montant des crédits.

M. Dumortier a exprimé quantité d'idées fort intéressantes sur la S. N. C. F., qui prouvent sa connaissance du dossier. Mais je ne suis pas entièrement d'accord avec lui en ce qui concerne le programme d'investissement de la S. N. C. F. pour 1972-1973.

Les crédits de paiement prévus s'élevaient en 1972 à 1.930 millions de francs. Pour 1973, dans le cadre de ce budget, ils passent à 2.160 millions de francs. Contrairement à ce que vous avez dit, monsieur Dumortier, le contrat est rigoureusement respecté par l'Etat en ce qui concerne les investissements. D'ailleurs, vous pouvez vous reporter à l'annexe au projet de loi de finances que constitue le dix-huitième rapport du F. D. E. S.; vous y trouverez, me semble-t-il, toutes les justifications qui prouvent que l'Etat respecte le contrat très scrupuleusement.

**M. Jeanniil Dumortier.** Voyez le rapport du conseil d'administration. Mais, monsieur le ministre, je n'insiste pas.

**M. le ministre des transports.** En revanche, au sujet du respect de la réglementation du travail par les routiers, je rejoins entièrement votre préoccupation; des mesures extrêmement sévères doivent être prises. C'est ainsi que figure dans ce budget, pour la première fois — vous l'avez sans doute remarqué — un crédit destiné au contrôle des véhicules routiers et qui correspond à l'aménagement d'un certain nombre d'aires de vérification du poids des camions. Ce crédit nouveau, inscrit au chapitre 52-23, s'élève à 1.150.000 francs, ce qui signifie que nous nous engageons dans la voie que vous recommandiez.

L'installation obligatoire du contrôlographe dont j'ai parlé dans mon exposé général interviendra à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1973; je n'y reviens pas.

Je ne partage pas tout à fait votre point de vue sur la diminution de la charge par essieu des poids lourds. Deux éléments divergents doivent être considérés.

La tendance — comme vous l'avez d'ailleurs souhaité — est la réduction du poids maximal par essieu. Nous étions partis de treize tonnes, avec l'accord des ponts et chaussées, contrairement à ce que vous avez dit. A la suite de la décision prise à Bruxelles en mai 1972, nous allons revenir à onze tonnes à partir de 1980. Mais il faut maintenir la compétitivité des transporteurs pour ne pas compromettre l'avenir de cette branche d'activité dont vous n'ignorez pas l'importance dans l'ensemble de l'économie nationale. C'est la raison pour laquelle, tout en diminuant le poids à l'essieu, nous augmenterons le poids total autorisé en charge de 35 à 38 tonnes au 1<sup>er</sup> janvier 1973, pour atteindre 40 tonnes en 1980.

Diminuer la charge par essieu afin de ne pas trop abîmer les routes, tout en multipliant le nombre des essieux et en augmentant le poids par camion, pour maintenir la compétitivité du transport routier français, telle est la politique que nous tentons de suivre, en accord, ce qui est essentiel, avec nos partenaires européens.

Je suis tout à fait d'accord avec vous, monsieur Dumortier, sur la réduction de la durée du travail. Les principes que j'ai évoqués tout à l'heure dans mon intervention le prouvent.

Vous avez critiqué la taxe à l'essieu. Elle est effectivement versée à l'Etat, et c'est normal. En effet, seul l'Etat est obligé d'accepter les véhicules lourds sur les routes nationales, puisque les communes peuvent limiter le tonnage sur les autres routes qui les traversent; en outre le budget de l'Etat participe aux travaux de voiries des collectivités locales par des subventions importantes.

En ce qui concerne les lignes omnibus, celles qui ont été fermées représentent exactement, depuis 1969, 6.700 kilomètres. Sous la III<sup>e</sup> et la IV<sup>e</sup> République, environ 12.000 kilomètres de voies ont été fermées. Nous ne sommes donc pas des novateurs dans la recherche d'économies à la S. N. C. F.

J'insiste sur le fait que nous fermons des lignes omnibus non rentables parce que nous pouvons assurer le transport des voyageurs sur route; en revanche, nous fermons le moins possible de lignes de marchandises. La comparaison des deux chiffres est d'ailleurs éclatante: depuis 1969, 6.700 kilomètres de lignes omnibus ont été fermées au trafic voyageur, mais seulement 2.500 kilomètres de lignes sont également fermées au trafic marchandises.

En contrepartie de cette action, la S. N. C. F. encourage le plus qu'elle le peut la création — environ 100 chaque année — de nouveaux embranchements ferrés. C'est là un des aspects de la politique commerciale dynamique que nous voulons mener.

Pour la ligne Boulogne—Paris, j'aurai l'occasion, monsieur Dumortier, d'examiner très prochainement le problème sur place.

Monsieur Rieubon, il y a un point sur lequel je ne suis pas d'accord avec vous. Vous dites que la S. N. C. F. augmente les ristournes, diminue les frais d'embranchements particuliers, accorde des réductions aux trains complets. Eh bien! oui, je l'encourage dans cette voie, car c'est la voie commerciale qu'il faut suivre.

Vous auriez le droit de dénoncer une politique de la S. N. C. F. qui, en raison du maintien de tarifs élevés et antiéconomiques, ne mettrait pas tous les atouts de son côté. Vous ne pouvez pas critiquer la S. N. C. F. lorsqu'elle mène une politique incitant les particuliers à avoir leurs propres embranchements, lorsqu'elle accepte d'accorder des ristournes pour wagons ou trains complets, comme le ferait n'importe quel grossiste, ce qui la décharge ainsi des délais et travaux de maintenance. La S. N. C. F. a raison de suivre cette politique nouvelle et non une politique qui l'amènerait à perdre rapidement son trafic face à la concurrence du transport routier.

La S. N. C. F. doit disposer des prolongements indispensables, à la fois commerciaux et techniques, lui permettant de maintenir sa position commerciale de transporteur, sinon, quels que soient les tarifs qu'elle puisse consentir, quelles que soient les subventions de l'Etat, elle ne pourra pas faire face au transport porte à porte qui, dans l'économie actuelle, a toutes les faveurs du public. Nous devons donc lui donner les moyens de cette mission; la politique commerciale que je viens d'évoquer est l'un de ces éléments.

**M. René Rieubon.** C'est votre point de vue!

**M. le ministre des transports.** M. Rieubon a également évoqué le délicat problème de Vierzy. Je serai bref sur ce point car l'enquête judiciaire est en cours.

J'ai confié à M. Rerolles la présidence de la commission d'enquête administrative, qui procède avec la S. N. C. F. aux études et aux sondages nécessaires à une appréciation objective. Cette commission doit déposer ses premières conclusions le 31 décembre 1972; par conséquent, je m'abstiendrais de faire un commentaire qui pourrait engager une responsabilité personnelle. Le rapport définitif me sera remis un peu plus tard et, comme mon prédécesseur M. Chamant en avait pris l'engagement, il sera rendu public.

Il faut s'interdire de porter un jugement sur les causes et les origines de l'accident, tant que ces enquêtes, menées par des spécialistes éminents dont la tâche n'est pas facile, n'auront pas été achevées.

L'indemnisation des victimes de Vierzy sera effectuée, dans les conditions habituelles de bienveillance et de générosité, par la S. N. C. F. qui est son propre assureur.

Je m'associe à l'hommage que M. Brugnon a rendu à tous ceux qui se sont dévoués pour sauver les victimes de cet accident et plus particulièrement aux agents de la S. N. C. F. qui ont fait preuve dans cette circonstance, comme dans beaucoup d'autres, d'un grand dévouement.

Pour qu'un tel accident ne puisse se reproduire, un effort de révision générale de la sécurité des tunnels est en cours.

La ligne de Hirson pose un problème un peu particulier. Je ne suis pas assez renseigné ce soir, monsieur Brugnon, pour vous donner les informations convenables.

Telles sont les réponses que je tenais à faire aux diverses questions qui m'ont été posées. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole?...

J'appelle maintenant les crédits de la section commune du ministère des transports :

**I. — Section commune.**

**ETAT B**

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

« Titre III. — + 3.766.090 francs. »

**ETAT C**

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

**TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT**

« Autorisations de programme, 11.200.000 francs ;  
« Crédits de paiement, 6.075.000 francs. »

**TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDEES PAR L'ETAT**

« Autorisations de programme, 3.900.000 francs ;  
« Crédits de paiement, 3.120.000 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le titre III.

**M. René Rieubon.** Le groupe communiste vote contre l'ensemble des crédits de cette section.

(Le titre III est adopté.)

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

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

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

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

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

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

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

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

**M. le président.** Personne ne demande la parole?...

J'appelle maintenant les crédits du ministère des transports (II. — Transports terrestres).

**II. — Transports terrestres.**

**ETAT B**

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

« Titre III. — + 3.302.878 francs ;

« Titre IV. — + 777.830.000 francs. »

**ETAT C**

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

**TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT**

« Autorisations de programme, 7.680.000 francs ;

« Crédits de paiement, 4.868.000 francs. »

**TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDEES PAR L'ETAT**

« Autorisations de programme, 314.500.000 francs ;

« Crédits de paiement, 65.671.000 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le titre III.

**M. René Rieubon.** Le groupe communiste vote contre.

(Le titre III est adopté.)

**M. le président.** Sur le titre IV, la parole est à M. de la Malène.

**M. Christian de la Malène.** Je voudrais, à propos du titre IV, poser à M. le ministre des transports une question concernant le supplément de ressources en provenance de la taxe de transport payée par les entreprises de la région parisienne.

Le Gouvernement nous avait dit, lors de la discussion de la loi — que je n'ai pas votée — que le pourcentage de 1,7 p. 100 était calculé au plus juste, qu'il n'y aurait vraisemblablement pas d'excédent et que la taxe conserverait son affectation précise, à savoir combler la différence entre le prix réel de la carte de transport et le prix réduit consenti aux usagers de la région parisienne.

Or on constate aujourd'hui qu'il y a un excédent, de l'ordre de 400 millions de francs.

La loi prévoit également que l'excédent éventuel serait affecté à l'équipement et à l'investissement des entreprises de transports. Or, je crois savoir que sur ces 400 millions de francs d'excédent, 150 millions seraient consacrés, dans le budget de la R. A. T. P., à la jonction des lignes 13 et 14 et que 150 autres millions seraient affectés au paiement de l'annuité d'amortissement pour le renouvellement du matériel de la S. N. C. F.

S'agissant des premiers 150 millions, nous ne protestons pas puisqu'il s'agit d'équipement, à condition, bien entendu, que cette somme corresponde, pour le présent et pour l'avenir, à la contribution de 40 p. 100 des entreprises, l'Etat et le District maintenant leur participation de 30 p. 100. Sinon, par un biais, on frustrerait l'entreprise en allégeant la charge de l'Etat et du district.

Quant aux 150 millions de francs affectés à l'annuité d'amortissement pour le renouvellement du matériel de la S. N. C. F., étant donné que le plan comptable permet la communication entre la section d'investissement et la section d'exploitation, on va alléger ainsi le déficit d'exploitation de 150 millions de francs et, par là même, libérer l'Etat de sa participation de 70 p. 100.

Nous aimerions bien voir clair dans cette affaire.

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

**M. le ministre des transports.** Cette affaire est complexe et il me faudrait disposer de plus de temps pour vous faire une réponse circonstanciée.

L'excédent de 400 millions de francs que vous avez évoqué sera acquis au titre des quatre derniers mois de 1971, de l'année 1972 et de l'année 1973.

La loi prévoit que l'excédent du versement des employeurs pour les transports dans la région parisienne est affecté aux budgets d'équipement des entreprises de transports en commun.

Il va de soi que les investissements comportent non seulement les opérations d'extension du réseau existant, mais également tous les équipements de productivité, de confort, ainsi que de renouvellement et de modernisation du matériel roulant.

L'affectation de l'excédent du versement de transport au budget d'équipement de la S. N. C. F. et de la R. A. T. P. constitue, en

fait, pour ces budgets, un moyen de financement au même titre que les moyens de financement traditionnels que sont les amortissements, les emprunts et les subventions.

La charge globale d'équipement supportée par l'Etat et le district ne s'est pas trouvée allégée par l'utilisation de l'excédent du versement de transport, mais des opérations nouvelles, qui n'auraient pu être engagées faute de moyens ordinaires, ont été retenues grâce à cet excédent. Il y a donc eu supplément d'investissement et non pas allègement des charges d'équipement.

**M. le président.** La parole est à M. de la Malène.

**M. Christian de la Malène.** Je ne vais pas poursuivre ce dialogue. Mais, étant donné que les investissements pour les transports dans la région parisienne sont financés à raison de 40 p. 100 par l'entreprise, 30 p. 100 par l'Etat et 30 p. 100 par le district, je veux bien que l'excédent vienne alléger la charge de l'entreprise, mais je ne veux pas qu'il serve à diminuer les efforts incombant à l'Etat et au district.

**M. le ministre des transports.** Je vous donne l'assurance qu'il s'agit d'un supplément et non d'un soulagement.

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?

Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

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

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

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

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

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

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

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

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

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère des transports (I. — Section commune et II. — Transports terrestres).

## TRANSPORTS

### IV. — Marine marchande.

**M. le président.** Nous abordons l'examen des crédits du ministère des transports (IV. — Marine marchande).

La parole est à M. Pierre Lucas, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour la marine marchande.

**M. Pierre Lucas, rapporteur spécial.** Monsieur le ministre, les crédits de paiement au titre du secrétariat général de la marine marchande représentent 0,7 p. 100 du budget général de l'Etat et s'élèvent, pour 1973, à 1.526 millions de francs.

Compte tenu des économies réalisées en application de l'article 16 de la loi de finances de 1972, ce budget est en augmentation de 15 p. 100 contre 17 p. 100 l'année précédente.

Cette progression pourrait surprendre ceux qui oublieraient que ce budget avait crû d'une manière très modérée ou même avait diminué les années antérieures.

Les dépenses en capital expliquent l'accroissement que nous constatons, d'autant que la part réservée aux services ou aux interventions directes de l'Etat est extrêmement faible puisqu'elle avoisine 7 p. 100, alors que 93 p. 100 sont consacrés pour moitié à des interventions publiques et pour moitié aux subventions d'investissement. Il s'ensuit que les crédits de l'établissement national des invalides de la marine et ceux de la construction navale représentent à eux seuls près de 80 p. 100 du budget.

Ce budget est aussi caractérisé par une certaine rigidité, due au fait que les crédits sont déterminés quasi automatiquement compte tenu de la législation existante et des engagements de l'Etat.

Nous examinerons successivement les moyens des services, l'action culturelle et sociale, les interventions de caractère économique.

Les moyens des services s'élèvent à 90,8 millions de francs, en augmentation d'un peu moins de 12 p. 100.

La progression des dépenses de l'administration centrale est due essentiellement à l'augmentation des dépenses de personnel, de 9 p. 100 environ.

Pour les affaires maritimes, qui absorbent la moitié des dépenses de fonctionnement, les majorations de crédits concernent la revalorisation de la situation des personnels, les réformes apportées à la modernisation des services extérieurs, à la suite notamment du rapport de la commission Ecal. Il s'agit de la mise en service d'un ensemble électronique de gestion à Saint-Servan, du regroupement progressif des quartiers maritimes, de la formation et du perfectionnement des personnels.

La sécurité de la navigation figure parmi les responsabilités principales de cette administration. Nous enregistrons avec satisfaction la continuation de la mise en place de centres de sécurité, l'acquisition d'un radar qui améliorera la sécurité de la navigation dans le pas de Calais, la construction d'une vedette affectée à la surveillance et au sauvetage.

Les crédits de l'institut scientifique et technique des pêches maritimes sont en forte augmentation, 30 p. 100 environ, du fait de créations d'emplois et des frais d'armement des navires de recherche.

Parmi les actions diverses, l'une mérite d'être signalée pour son importance. Elle consiste à aider par une subvention la Société nationale de sauvetage en mer. Si les crédits qui lui sont affectés sont en augmentation, l'aide de l'Etat semble encore insuffisante, s'agissant d'une institution d'intérêt public qui s'est toujours dévouée d'une manière spontanée et bénévole pour secourir les personnes en difficulté.

**M. Marc Bécam.** Très bien !

**M. Pierre Lucas, rapporteur spécial.** Alors qu'au cours des dix dernières années la flotte de plaisance voyait le nombre de ses unités multiplié par dix, dans la même période les subventions accordées pour le sauvetage en mer n'augmentaient que de 50 p. 100 en francs constants. Des solutions doivent donc être de toute nécessité trouvées. Quelques-unes ont été suggérées par les précédents rapporteurs de ce budget. D'autres sont indiquées dans le rapport de la Cour des comptes. Je ne les énumérerai pas, faute de temps.

Des crédits sont consacrés à la lutte contre les pollutions. On ne peut que s'en réjouir. C'est ainsi que deux millions de francs sont prévus pour le stockage des produits et des matériels nécessaires.

Une dotation particulière permettra de développer la recherche de nouveaux moyens de transport et d'étudier l'amélioration de ceux qui existent déjà, ce qui concourra à la définition et au développement d'une politique maritime dynamique.

Au chapitre de l'action culturelle et sociale figurent l'enseignement et l'apprentissage maritimes, ainsi que l'action sociale proprement dite, c'est-à-dire essentiellement l'établissement national des invalides de la marine.

L'apprentissage maritime reste confié à l'association de gérance des écoles d'apprentissage maritime, dont les crédits de fonctionnement augmentent d'environ 7 p. 100. Ces établissements n'en subissent pas moins de nombreuses difficultés dues à la dispersion des écoles, à la faiblesse des effectifs. Il convient que la situation des enseignants soit revalorisée de façon sensible.

Evidemment, vient immédiatement à l'esprit l'idée d'un regroupement de ces écoles. Ce serait une solution purement théorique, car on négligerait leur rôle social et le fait qu'elles sont fréquentées par des élèves appartenant à des familles de condition modeste.

Les dépenses en capital concernent l'aménagement des écoles et des navires-écoles, ainsi que la construction de trois écoles d'apprentissage maritime à Sète, à Papeete et à Cherbourg.

Pour l'établissement national des invalides de la marine, qui gère le régime de sécurité sociale et de retraite des marins, la subvention, en progression de 9,6 p. 100, couvre environ 50 p. 100 des charges de cet organisme. Rappelons que cet établissement a des buts fort louables : maintenir l'attrait de la profession maritime, soutenir une concurrence internationale particulièrement dure et, bien entendu, développer l'action sanitaire et sociale.

L'établissement compte 105.000 retraités et au total de 400.000 à 500.000 ayants droit pour seulement 80.000 actifs, ce qui, évidemment, pose le difficile problème du financement. Mais le déséquilibre dont il souffre va peut-être s'estomper à la suite du développement des échanges mondiaux qui compensera, espérons-le, les effets de l'évolution technique.

Il s'agit essentiellement de permettre une évolution parallèle des retraites et des salaires d'activité. Un effort de rattrapage a été entrepris. Il faut rappeler, en effet, que l'écart entre les retraites et les salaires réels était de 15 à 20 p. 100 en 1963. Depuis 1968, l'effort de rattrapage a atteint 10,4 p. 100 environ. On annonce un point supplémentaire pour 1973. Je vous demande monsieur le ministre, de consentir un effort supplémentaire.

Un nouveau rattrapage de 1 p. 100 coûterait au total 6,75 millions de francs, dont la moitié à la charge de l'Etat. On conviendra qu'il ne s'agirait pour l'Etat que d'un effort relativement faible, mais qui donnerait une satisfaction supplémentaire aux intéressés.

Nous avons constaté avec plaisir que la situation financière de cet organisme s'est assainie grâce à une subvention de la caisse nationale d'assurance maladie, qui a eu pour effet de supprimer les avances du Trésor tout en maintenant la spécificité d'un régime auquel les marins sont particulièrement attachés.

Les interventions d'ordre économique s'appliquent à la construction navale, à l'armement et à la pêche. Elles représentent 52 p. 100 du budget, soit 795 millions.

Les crédits pour la construction navale sont en forte progression puisque les autorisations de programme augmentent de 37 p. 100 et les crédits de paiement de 32 p. 100.

Cette augmentation s'explique par la nécessaire compensation des hausses de prix constatées depuis 1968, du fait notamment de la cherté de l'acier et de la haute conjoncture des années 1969 et 1970. Compte tenu de l'évolution de la construction navale, on peut prévoir que les besoins en crédits iront en diminuant pour les grands navires mais que les subventions devront être maintenues pour les petits chantiers.

Il convient de rappeler que l'action de l'Etat s'exerce dans un contexte de compétition internationale extrêmement sévère. En effet, la construction navale est une activité cyclique dominée actuellement par la construction japonaise qui, ces dernières années, a obtenu 55 p. 100 des commandes et assure ses livraisons dans des délais extrêmement rapides et à des prix fermes. Cela s'explique, on le sait, par le fait que le Japon a la chance, si j'ose dire, de ne pas posséder de matières premières sur son territoire. Obligé d'alimenter aux prix les plus bas possibles son industrie, il va les chercher partout dans le monde et tout naturellement il fait l'impossible pour en abaisser le coût de transport.

Mais la situation devient délicate quand on sait que la surcapacité de transport dans le monde avoisine à l'heure actuelle 25 p. 100, ce qui entraîne un tarissement des commandes. Fort heureusement, les chantiers français bénéficient encore d'un bon plan de charge, mais la situation devient préoccupante pour les petits et moyens chantiers soumis à une concurrence très sévère de la part des pays de l'Est. Par ailleurs, les Etats-Unis semblent avoir des velléités de reconstituer, au moins partiellement, une industrie nationale de la construction navale, et risquent de nous faire une concurrence sérieuse sur les navires à haute technicité et plus particulièrement les transporteurs de gaz.

Enfin, les pays en voie de développement aspirent, eux aussi, à se lancer dans cette course à la construction navale. Mais je crois que leurs objectifs dépassent souvent leurs possibilités, car, dans un tel domaine, les chantiers navals doivent être accompagnés d'industries annexes hautement spécialisées et nombreuses.

Dans ce contexte international difficile, il est nécessaire que les autorités de Bruxelles suivent de très près l'évolution de la situation, de façon à adapter leurs directives aux besoins de cette industrie, sous peine de voir disparaître en quelques années la construction navale européenne, et donc la construction navale française.

L'armement français au commerce, lui aussi, se situe dans un contexte de concurrence internationale très sévère. Aussi le Gouvernement français a-t-il défini une politique d'aide à l'investissement, dite « plan de relance », afin de consolider la place de la marine française dans le monde et d'aider le commerce extérieur de notre pays. L'objectif poursuivi était de stabiliser notre déficit dans ce domaine. Force est de constater qu'il s'est aggravé, ce qui s'explique par le fait que les dépenses entraînées par les affrètements des navires étrangers ont considérablement augmenté.

Le volume d'investissement de l'armement français jugé nécessaire est de l'ordre de neuf milliards de francs afin de doubler la flotte pétrolière et d'augmenter de 50 p. 100 la flotte sèche.

Les crédits inscrits au projet de budget pour 1973 accusent une décroissance qui s'explique par le retour à un taux moyen d'exécution du Plan. D'ores et déjà on peut dire que le carnet de commande du rajeunissement de la flotte correspond approximativement à 50 p. 100 du tonnage en service, ce qui est satisfaisant.

Au regard de l'effort d'investissement, la question se pose de savoir si la situation de l'armement français est valable. Nous avons déjà dit que la baisse des frets s'était accompagnée d'une surcapacité des transports. Heureusement, une tendance se dessine avec, d'une part, la reprise des économies des Etats-

Unis et du Japon et, d'autre part, les transports des céréales achetées par l'U. R. S. S. aux Etats-Unis et qui, pour un tiers, intéressent les pavillons tiers.

Les compagnies nationales connaissent un désengagement de l'Etat de plus en plus marqué, de sorte que les subventions vont en diminuant. Nous saluons leur effort pour améliorer leur situation financière à la suite d'une reconversion assez rapide qui aboutit à une surcharge de personnel. Elles ont consenti un effort de diversification fort louable, notamment dans le domaine de l'hôtellerie, même si, parfois, les implantations prévues ne correspondent pas forcément aux besoins du marché.

**M. Jean Bozzi.** Certes pas !

**M. Pierre Lucas, rapporteur spécial.** J'évoquerai rapidement, puisque M. le président m'invite à conclure, le problème des pêches maritimes en soulignant que l'aide de l'Etat s'applique essentiellement aux investissements. Les sommes qui y sont consacrées demeurent fort modiques et j'avoue ne pas comprendre, monsieur le ministre, pourquoi le ministère de l'économie et des finances refuse obstinément l'engagement pluriannuel que les professionnels réclament pour faciliter la modernisation de notre flotte de pêche. (Applaudissements.)

Les arguments avancés ne sont pas valables. On nous dit, par exemple, que les variations sont trop fortes ; mais n'est-il pas ainsi dans bien d'autres activités économiques ? Il suffirait — l'idée a été évoquée — de prévoir un observatoire économique qui permettrait d'ajuster les aides aux situations.

La pêche est une industrie qui mérite notre attention. Je vous demande, monsieur le ministre, d'inviter votre collègue des finances à réviser sur ce point sa position que je considère, pour ma part, comme inacceptable car elle aboutit en fait à ne pas doter notre pays d'une politique cohérente d'aide à la flotte de pêche. (Très bien ! très bien ! sur divers bancs.)

Une menace pèse sur l'avenir des pêches françaises si n'est pas stoppée rapidement la tendance constatée çà et là dans le monde à l'extension unilatérale des limites des eaux territoriales. Il faudra faire appliquer les décisions de Bruxelles quant au financement par le F. E. O. G. A. de la flottille de grande pêche et éviter une exploitation irrationnelle des fonds marins. Il n'est pas exagéré de dire que la conférence qui se tiendra à l'O. N. U. en 1973 ou 1974 sera la conférence de la dernière chance pour une exploitation rationnelle des mers.

Ma conclusion générale sera simple. Je dirai simplement que les problèmes évoqués sont moins budgétaires ou financiers que politiques ou juridiques.

Les chances et les dangers auxquels sont confrontés la construction navale et l'armement au commerce et à la pêche sont à l'échelle du globe. Le plus grave est l'absence de concertation entre les nations maritimes, qui aboutit à une surcapacité mondiale de transports, à un épuisement des fonds marins et à l'absence d'un véritable droit maritime international, qui permet la renaissance du protectionnisme et du nationalisme sous la forme des discriminations de pavillons et de l'extension unilatérale des limites des eaux territoriales.

Je suis convaincu que la France ne peut pas affronter isolément ces problèmes. Seule l'Europe des Neuf en a le pouvoir, à condition de peser de tout son poids, accru de l'adhésion de pays à vocation maritime.

Sous le bénéfice de ces observations, je vous demande, mes chers collègues, d'adopter sans modification le projet de budget de la marine marchande qui vous est proposé. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Petit, suppléant M. Miossec, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour la marine marchande.

**M. Jean-Claude Petit, rapporteur pour avis suppléant.** Mes chers collègues, le projet de budget qui est soumis à votre approbation s'élève à 1.526 millions de francs, en augmentation de 15 p. 100 environ sur celui de 1972. Les dépenses ordinaires augmentent de 6,5 p. 100 contre 7,8 p. 100 en 1972, les dépenses en capital de 25 p. 100 contre 28 p. 100, les crédits de paiement de 29,5 p. 100 contre 35 p. 100.

Les subventions de l'Etat à l'établissement national des invalides s'élèvent à 611 millions de francs contre 558 millions. Elles représentent 50 p. 100 du montant des charges de fonctionnement de cet établissement.

On peut regretter qu'il ne soit prévu que 1 p. 100 du rattrapage Forner à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1973. Le retard qui subsistera sera de 3,5 p. 100 à 8 p. 100 selon les catégories. A cet égard, on ne peut que déplorer l'insuffisance des pensions accordées aux veuves de marins du commerce ou de la pêche.

Enfin, le décalage entre les salaires forfaitaires servant de base au calcul des pensions et les salaires réels est excessif, car il atteint dans certains cas 50 p. 100.

Les subventions versées aux deux compagnies maritimes d'économie mixte, pour l'exploitation de leurs services, sont en diminution de 16 millions, correspondant à la reconversion de la flotte de ces deux compagnies.

Les dépenses en capital, dont les autorisations de programme s'élèvent à 825 millions, portent sur l'enseignement maritime, la sécurité de la navigation, la lutte contre la pollution, l'industrie des pêches maritimes et la construction navale, cette dernière recevant 85 p. 100 des crédits du budget.

En 1971, les cinq grands chantiers français ont travaillé au maximum de leur capacité de production. Leur volume de production a atteint 585.000 tonnes de jauge brute, conformément à l'objectif fixé au VI<sup>e</sup> Plan.

Récemment on a pu enregistrer, avec satisfaction, la commande de deux pétroliers de 540.000 tonnes aux chantiers de l'Atlantique.

Mais ces heureux résultats ne doivent pas voiler les difficultés à long terme. Ces résultats positifs risquent, en effet, d'être remis en cause par la position de quasi-monopole que les constructeurs japonais sont, théoriquement, en possibilité d'acquérir sur le plan mondial.

Actuellement, leur production atteint 50 p. 100 de la production mondiale et ils espèrent, par la réalisation de leur programme d'investissement, atteindre bientôt 70 p. 100 de la production mondiale. Comparés aux diverses estimations de la demande en 1975, les plans du Japon font d'ores et déjà apparaître un grave risque de surcapacité.

Enfin, les Etats-Unis, qui avaient maintenu leur production de navires marchands à un niveau modeste pendant la dernière décennie, cherchent à développer rapidement leur construction navale et accordent dans ce but une aide considérable à leurs chantiers.

Les autorités de Bruxelles ont proposé une nouvelle directive d'aide communautaire qui prévoit une réduction de 5 p. 100 du plafond de 10 p. 100 précédemment retenu pour cette aide, puis de 4 p. 100 en 1973 et de 3 p. 100 en 1974.

En France, les taux d'aide, qui avaient été ramenés de 10 à 7 p. 100 au lendemain de la dévaluation du franc d'août 1969, puis à 4,9 p. 100 à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1970, ont progressivement diminué jusqu'à 3 p. 100 pour les commandes prises en 1971; de nouvelles réductions sont envisagées pour les contrats enregistrés en 1972.

Ces décisions anticipent donc sur celles envisagées par la Communauté européenne. A cet égard, je dois signaler que les Anglo-Saxons ont été les seuls à adopter une attitude inverse en décidant d'accorder aux constructeurs nationaux une aide dégressive pour 1972, 1973 et 1974 dont le montant a été fixé respectivement à 10, 4 et 3 p. 100 du chiffre d'affaires réalisé dans l'année.

Compte tenu des perspectives à venir, les ambitions expansionnistes des Japonais ne pourront être contenues que si, à l'occasion des prochaines réunions internationales, les gouvernements et les hautes instances des communautés européennes expriment solennellement leur volonté de maintenir en Europe une industrie navale en rapport avec leurs besoins de transports maritimes.

Si la situation des grands chantiers n'est pas préoccupante pour le moment, il n'en est pas de même pour les moyens et petits chantiers soumis à la concurrence croissante des chantiers de l'Est, polonais en particulier.

Les moyens et petits chantiers français reçoivent des commandes dépourvues de régularité qui ne leur permettent pas d'avoir de plan de charge à moyen terme, ce qui rend, trop souvent, leur situation précaire.

Quant à la société de sauvetage en mer, la Cour des comptes a souligné « l'inadaptation des moyens actuels aux besoins présents, qui ne sauraient être sous-estimés ».

Le financement d'un programme pluriannuel d'équipement demanderait à être rapidement mis au point.

En ce qui concerne nos transports maritimes, on peut se réjouir de la poursuite de l'effort de modernisation de notre flotte qui est attesté par un carnet de commandes représentant approximativement 50 p. 100 du tonnage en service. Cette évaluation favorable n'en fait pas moins apparaître une situation préoccupante qui se traduit par une dure épreuve due à une baisse sensible des taux de fret, atteignant 50 p. 100 pour les transports pétroliers.

Je me bornerai à signaler le préoccupant problème des lignes corses exposé dans le rapport écrit.

**M. Jean Bozzi.** Me permettez-vous de vous interrompre, mon cher collègue ?

**M. Jean-Claude Petit,** rapporteur pour avis suppléant. Bien volontiers.

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

**M. Jean Bozzi.** Je vous sais gré, mon cher collègue, d'abord de m'autoriser à vous interrompre — ce que je ferai brièvement compte tenu de l'heure — et plus encore d'avoir évoqué le préoccupant problème des transports maritimes vers la Corse. Préoccupant et irritant problème si l'on tient compte du temps mis à le résoudre convenablement.

Il nous avait cependant semblé, au cours des deux dernières années, que des pas, que nous pensions devoir être décisifs, étaient accomplis sous l'impulsion de M. Galley répondant à une suggestion des députés corses. Il avait, lorsqu'il assurait l'intérim de M. Mondon, en juillet 1970, confié à une mission interministérielle présidée par M. Longeaux, inspecteur général des ports et chaussées, le soin d'établir un rapport sur l'ensemble des problèmes posés par les liaisons, vitales à proprement parler, entre la Corse et le continent.

La commission Longeaux a établi un rapport intermédiaire. Près d'un an après, un certain nombre de décisions ont été prises, mais fragmentaires. L'ensemble du problème reste à résoudre et, aussi bien, le rapport définitif de la commission Longeaux n'est-il pas encore déposé. Ma première question, monsieur le ministre des transports, est alors la suivante : quand pensez-vous que ce rapport pourra être déposé ?

Une autre fenêtre a paru s'ouvrir quand, toujours à la demande des députés de la Corse, le ministre des transports de l'époque — votre prédécesseur, M. Chamant — a bien voulu convoquer en février 1972 une table ronde, au cours de laquelle ont été largement évoqués ces problèmes de transports, maritimes et aériens.

La question que je vous pose maintenant est celle de savoir où en est la négociation entre le ministère des transports, le ministère de l'économie et des finances et la Transméditerranéenne pour la signature d'un contrat de programme dont le principe général avait été posé à l'époque.

Au cours de cette même réunion avait été soulevé le problème irritant de la non-exonération, pourtant prévue par un texte législatif — l'article 18 de la loi de finances pour 1968 — de la taxe sur la valeur ajoutée sur l'ensemble des transports maritimes et aériens entre la Corse et le continent. Voici ma troisième question : où en est-on de ce problème dont la recherche d'une solution a été confiée à un membre de l'inspection des finances ?

**M. Jean-Claude Petit,** rapporteur pour avis suppléant. En matière de transports maritimes, sans doute a-t-on enregistré de légères reprises au tramping, consécutives aux affrètements céréaliers par l'U. R. S. S. et par la Chine. Mais on peut craindre que cette fermeté très récente ne soit que provisoire.

On peut, aussi, se féliciter de l'heureuse décision de l'admission des frets maritimes au marché officiel des changes, ce qui a supprimé une pénalisation anormale à l'encontre de l'armement.

En 1971, le commerce français réalisé par la voie maritime a atteint 170,8 millions de tonnes et le pavillon français a transporté, sur ces trafics français, 50,4 millions de tonnes, ce qui donne un taux de couverture de 29,6 p. 100.

L'affrètement des navires étrangers est une des causes de la croissance du déficit de la balance des transports, qui est passé de 159,5 millions de dollars en 1968 à 253,5 millions de dollars en 1970, soit une augmentation de 60 p. 100 en trois ans. L'affrètement des navires étrangers par les chargeurs en est la cause principale. Un tel résultat est d'autant plus inquiétant que la stabilisation de ce déficit était l'objectif retenu par le VI<sup>e</sup> Plan.

Un des handicaps auxquels notre armement est soumis est celui des assurances maritimes. En effet, notre armement est contraint, par une application étroite de la loi du 15 février 1917, de placer ses valeurs assurables sur le marché français de l'assurance. Les armateurs français se voient ainsi privés du bénéfice de la concurrence internationale à laquelle ils sont pourtant soumis sur les autres plans.

La situation politique mondiale est caractérisée par l'extension des discriminations de pavillon. Pour lutter contre ce phénomène, il faudrait avoir un pouvoir de négociation commerciale puissant, que les Etats de la Communauté économique européenne, constituant un front commun, sont susceptibles de déployer. La France ne peut, seule, agir efficacement contre les pratiques discriminatoires.

Il serait donc infiniment souhaitable qu'une véritable politique communautaire soit enfin réalisée.

Pour terminer, je parlerai des pêches maritimes.

L'ensemble de la production des pêches maritimes françaises est en légère diminution en 1971, par rapport à 1970 : 4,5 p. 100 environ, diminution surtout due à la baisse de la production des huîtres et de la morue salée. En revanche, la valeur globale des produits débarqués est en augmentation de 1,85 p. 100 grâce à la hausse du prix du poisson.

L'accroissement du déficit du commerce des produits de la mer, maintes fois signalé, ne cesse de s'aggraver. En 1971, le chiffre record de 921 millions de francs de déficit a été atteint contre 788 millions en 1970. Le déficit provient pour plus de 37 p. 100 du marché du poisson frais et congelé et pour 36,5 p. 100 de celui de la conserve.

Pour redresser cette situation inquiétante, un programme de développement de la production, fondé sur le renouvellement et la modernisation de la flotte de pêche, est aussi indispensable qu'urgent.

Nos armateurs ont de plus en plus de peine à financer leurs commandes, l'accroissement des aides budgétaires ne suivant pas le rythme des mises en chantier souhaitables.

Lors de la discussion du budget de 1970, votre prédécesseur, monsieur le ministre, avait annoncé, à la satisfaction de tous, que les constructions des bateaux de pêche industrielle seraient subventionnées à 25 p. 100. Hélas ! les crédits prévus étant insuffisants, ces subventions n'ont guère dépassé 15 p. 100, s'abaissant même de 10 p. 100 pour les dernières unités.

Une programmation « technique » des buts à atteindre en 1975 a été définie. Il conviendrait dès lors que, parallèlement, les moyens financiers nécessaires soient aussi programmés. C'est pourquoi, il y a un an, il a été demandé à votre prédécesseur, M. Chamant, la convocation d'une commission tripartite comprenant des représentants du ministère des finances. La réunion de cette commission avait été promise pour le 1<sup>er</sup> semestre 1972. Malheureusement, on l'attend toujours.

A ce propos, je ferai remarquer que la plupart de nos partenaires du Marché commun ont largement prodigué leur soutien à leurs armements, ce qui a permis la modernisation de leurs navires. Aussi n'est-il pas étonnant que ces pays estiment, maintenant, qu'il est temps de réduire les aides, la modernisation de leur flotte étant pratiquement terminée.

Faute de temps, je ne puis qu'évoquer en quelques mots le problème de l'extension des eaux territoriales et de la protection des zones de pêche, qui peut être lourd de conséquences dans les années à venir, si l'on n'y veille pas attentivement, de même que l'inefficacité de la protection des produits de la pêche contre les importations à l'intérieur du Marché commun. Des camions entrent, pratiquement sans difficulté, en France, avec du poisson à des prix inférieures aux prix de retrait communautaires.

Au point de vue de la sécurité de nos pêcheurs artisanaux, il serait souhaitable que des aides leur soient accordées afin de permettre l'équipement de leurs bateaux en radars, dont le coût est de l'ordre de 16.000 francs l'un. Enfin, les appareils de radionavigation Decca, de construction anglaise, sont onéreux : 850 francs de location mensuelle.

La commission de la production et des échanges, soucieuse qu'un terme soit enfin mis à l'accroissement du déficit du commerce extérieur des produits de la mer par l'établissement d'un plan de financement pluriannuel assurant la construction des navires de pêche en nombre et en tonnage suffisants, a adopté un amendement tendant à réduire les crédits de paiement du titre VI de 6.088.000 francs et les autorisations de programme de 22 millions et demi afin de contraindre le Gouvernement à définir une autre politique.

Sous réserve du vote de cet amendement, elle donne un avis favorable à l'adoption des crédits de la marine marchande. (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. le ministre des transports.

**M. Robert Galley, ministre des transports.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, les rapporteurs de la commission des finances et de la commission de la production et des échanges ont fait preuve d'une très grande compétence, et je ne doute pas que, comme ils l'ont dit l'un et l'autre, leur analyse eût été plus fouillée et encore plus complète si le temps ne leur avait pas manqué.

Je ne reviendrai pas sur les chiffres qu'ils ont indiqués et sur l'examen des crédits auquel ils ont procédé. Je voudrais toutefois faire remarquer que, si les dépenses civiles ordinaires sont en augmentation de 6,6 p. 100, avec 797,7 millions de francs, les autorisations de programme, qui s'éleveront à 825,8 millions de francs seront, elles, supérieures de 24,9 p. 100 à celles du budget de 1972. Mais au-delà de ces chiffres, je préciserai plutôt la politique que nous entendons mener dans les quatre grands domaines d'activité de l'administration de la marine

marchande : l'aide à la flotte de commerce, l'aide à la construction navale, l'aide à la pêche et le régime social des gens de mer. Au reste, nous l'avons vu, ce sont ces quatre domaines qui absorbent les crédits les plus importants.

D'abord la flotte de commerce. L'action des pouvoirs publics en faveur de l'armement au commerce se justifie essentiellement par un besoin qu'a un pays comme la France de posséder une flotte marchande capable de soutenir son commerce extérieur, de limiter le coût des frêts et de maintenir une certaine indépendance de ses approvisionnements.

Les aspects commerciaux de cette justification ont certainement plus de poids aujourd'hui qu'ils n'en ont jamais eu dans le passé. Les risques de soumission de notre commerce extérieur à des décisions prises à l'étranger en fonction d'intérêts étrangers en matière de transports maritimes, sont en effet de plus en plus nombreux et, disons-le, de plus en plus graves.

Tout d'abord, et il faut nous en féliciter, le commerce extérieur français se développe aujourd'hui avant tout en dehors de la zone franc, c'est-à-dire sur des routes maritimes où, traditionnellement, le pavillon français n'était que très insuffisamment représenté. D'autre part, l'évolution technique des transports maritimes de marchandises diverses — et notamment les progrès de la conteneurisation — conduit à l'utilisation de navires de plus en plus rapides et de plus en plus volumineux. Elle entraîne une concentration des touchées de ces navires dans un nombre limité de ports au détriment souvent des ports français, dont l'arrière-pensée est moins riche. Elle implique une gestion de ces navires au sein de consortiums puissants généralement dominés par des armateurs étrangers en place depuis longtemps.

En permettant à l'armement français d'affirmer sa présence chaque jour davantage dans le monde maritime, l'Etat s'efforce, en fait, de limiter ce risque pour notre commerce extérieur.

Le soutien qu'il a apporté aux armateurs français, notamment sous forme de primes d'équipement — 240 millions de francs en trois ans, dont 80 millions sur le budget de 1973 — a permis d'obtenir en quelques années des résultats fort encourageants. L'accroissement très sensible de la capacité de transport — 7,2 millions de tonneaux de jauge brute au 1<sup>er</sup> juillet 1972, contre 5 millions au 1<sup>er</sup> janvier 1968 — en est un premier témoignage. Les concentrations, les regroupements d'armements réalisés ces deux dernières années manifestent une évolution des structures vers la constitution d'armements de taille mondiale. La mise en service de nombreux navires à la pointe de la technique et le retrait des bâtiments les moins rentables ont permis un rajeunissement rapide de la flotte française en même temps qu'une amélioration très sensible de la compétitivité.

On ne saurait trop insister sur la qualité de cette flotte comparée aux flottes étrangères. Son âge moyen est passé de 9,2 années en 1968 à 7,8 années aujourd'hui. Le progrès est spectaculaire et rapide. Il conviendra de poursuivre et d'adapter cette politique dont les résultats ont été économiquement si satisfaisants.

Cette évolution, dans la mesure où elle se traduit par une réduction du nombre absolu des navires, avait naturellement provoqué des inquiétudes au sujet de l'emploi des gens de mer. Mais elle n'a pas, en fait, soulevé de problèmes sociaux trop graves. La diminution progressive du nombre des emplois offerts par l'armement au commerce n'a pas provoqué de chômage sensible. L'année 1971, et encore plus l'année 1972, ont d'ailleurs été caractérisées par l'accroissement du nombre des places offertes et du nombre d'élèves dans les écoles d'enseignement maritime, indépendamment de la construction de nouveaux établissements évoquée par M. Lucas. Tant il est vrai que l'amélioration de la productivité et le maintien de la compétitivité sont les seules vraies garanties du plein emploi dans le monde actuel.

Le secteur privé n'a pas été le seul concerné par cette indispensable évolution. La réussite du plan de reconversion de la flotte des compagnies maritimes d'économie mixte, qui a permis une forte diminution des subventions d'exploitation accordées — 67,5 millions prévus au budget de 1973, contre 147,7 millions en 1969 — a conduit à substituer à des services qui n'étaient plus ni justifiés du point de vue du service public, ni rentables, des activités d'avenir : transports de vrac, transports par conteneurs, transports de gaz, pétroliers, etc.

Faudrait-il conclure ce plan de reconversion par un rapprochement des deux compagnies publiques ? C'est une question qui est souvent posée et, en fait, mal posée. Un rapprochement, une fusion ne constituent pas un but en soi. Ce sont tout au plus des moyens pour réaliser un objectif de développement de la flotte publique française. Quel doit être cet objectif une fois la phase de reconversion assurée et quels sont les moyens à mettre

en œuvre pour l'atteindre ? Voilà les véritables questions auxquelles nous sommes en train de réfléchir. Je compte proposer une réponse au Gouvernement dans les tout prochains mois.

A quelques semaines du 1<sup>er</sup> janvier 1973, je ne peux manquer d'évoquer l'entrée prochaine du Danemark, de la Grande-Bretagne et de l'Irlande dans la Communauté économique européenne. Il en résultera inéluctablement une place croissante accordée aux problèmes maritimes dans les préoccupations et les débats du Marché commun. Nous devons nous en féliciter.

Je crois toutefois qu'il ne sera possible de réaliser une véritable concertation entre les pays membres que si tous reconnaissent qu'une redistribution des forces maritimes est inéluctable au plan mondial et s'ils admettent que le nouvel équilibre devra être fondé non plus seulement sur les droits acquis dans le passé, mais aussi sur les capacités économiques et politiques actuelles des divers pays.

Venons-en au deuxième point : la construction navale.

Dans le domaine de la construction navale, la politique définie par les pouvoirs publics en 1968 en accord étroit avec la profession se traduit maintenant par des résultats positifs qui justifient pleinement l'importante aide financière consentie par l'Etat : 706,5 millions au budget de 1973 contre 514 millions au budget de 1972.

Les investissements réalisés ont en effet permis de doter notre pays d'une industrie aujourd'hui compétitive grâce au choix qui a été fait d'orienter notre production vers des catégories de navires faisant appel à une technologie avancée. La commande récente aux Chantiers de l'Atlantique des deux plus grands pétroliers du monde — 540.000 tonnes de port en lourd — dont la construction sera réalisée suivant une technique utilisable demain pour des navires d'un tonnage encore plus élevé constitue une marque évidente des forces de notre industrie qui, en quelques années, s'est hissée d'un niveau où l'on pouvait craindre pour la survie des plus grands de nos chantiers au niveau des leaders dans le domaine de la construction des gros navires pétroliers, apanage des très grands pays constructeurs. On ne saurait trop insister sur le fait qu'à l'heure où beaucoup s'interrogent sur l'avenir de notre industrie, nous soyons dans le domaine convoité de la construction des pétroliers aux premiers rangs dans le monde face à une concurrence japonaise en tous points redoutable, ainsi que l'ont souligné les deux rapporteurs.

Pour caractériser cette réussite de nos chantiers, je rappellerai également le carnet de commandes, qui était de 2,5 millions de tonneaux, représentant une valeur de 2,3 milliards de francs en 1967, s'élève aujourd'hui à 5,5 millions de tonneaux, correspondant à une valeur de plus de 11 milliards de francs. Ce carnet de commandes est constitué, et c'est encore plus spectaculaire, à hauteur de 49 p. 100 — presque la moitié — par des navires destinés à des armateurs étrangers, contre 36 p. 100 en 1968. En outre, 50 p. 100 des méthanières actuellement en commande dans le monde seront construits par des chantiers français qui prouvent ainsi la qualité de leurs réalisations dans ce domaine qui est, par excellence, un domaine des techniques de pointe. Cette activité place la France au quatrième rang dans le monde du point de vue de la construction navale.

Mais il me paraît plus significatif encore de constater que notre industrie a su traverser avec le minimum de heurts une année difficile caractérisée non seulement par un ralentissement brutal des commandes, mais surtout par la construction de navires peu rémunérateurs pour les chantiers du fait de la date de leur commande et des fortes hausses des prix de revient enregistrées ces dernières années.

Quand on connaît les très graves difficultés financières et sociales rencontrées actuellement par la quasi-totalité des autres constructeurs européens, on ne peut qu'apprécier les résultats obtenus en France où, en dépit de la conversion des établissements de Bordeaux et du Trait, l'emploi est très stable. 27.000 personnes travaillent en 1972 dans les chantiers navals contre 26.000 en 1967.

Vous pouvez ainsi mesurer, mesdames, messieurs, l'importance de l'effort de productivité qui a été accompli. Je me permets de rappeler les chiffres que j'ai cités tout à l'heure en ce qui concerne le nombre de tonneaux fabriqués par une population des chantiers navals qui, elle, est restée constante.

A côté de ces motifs de satisfaction existent, comme l'ont dit les rapporteurs, des causes sérieuses d'inquiétude qui doivent dorénavant mobiliser l'attention des pouvoirs publics et surtout de la profession. Je veux parler tout d'abord des structures financières des entreprises qui sont encore trop fragiles. Par ailleurs, nous savons que plusieurs chantiers risquent d'être confrontés à des difficultés d'adaptation à moyen terme de leur outil de travail ou même parfois à des difficultés de main-d'œuvre lorsqu'ils chercheront à tirer le meilleur parti de leurs atouts

techniques. La solution à cette première série de problèmes devra être trouvée dans la poursuite de la restructuration de la profession amorcée depuis 1966.

Le problème le plus fondamental sera cependant rencontré sur le plan international. Du bon travail a été fait, je crois, au niveau de la Communauté européenne et au niveau de l'O. C. D. E. pour réduire de façon concertée les aides accordées par les divers pays à leur industrie de la construction navale et cette réduction se traduira en France, toutes choses égales par ailleurs, par une diminution sensible de l'effort financier de l'Etat au cours des prochaines années. Mais on doit regretter qu'aucun résultat n'ait été obtenu jusqu'à présent pour limiter les risques évidents de surcapacité au niveau mondial. Sur ce point je rappellerai que la France est prête à apporter sans réserve sa contribution à toute action commune européenne qui viserait à faire face aux dangers dus à des politiques de développement excessif des capacités de production dans certains pays, je pense notamment au Japon.

La situation des moyens et des petits chantiers préoccupe également le Gouvernement. Les autorisations de programme qui leur sont réservées sont en sensible amélioration puisqu'elles passeront de 14 millions de francs en 1972 à 18 millions en 1973. Mais l'aide financière de l'Etat n'aurait pas, en définitive, grande utilité si elle n'était accompagnée d'un effort de la profession pour améliorer sensiblement sa productivité. Je ferai tout pour que, répondant à la demande des pouvoirs publics, les moyens et les petits chantiers accélèrent les études déjà entreprises en ce sens et s'engagent dans la voie d'une indispensable action commune.

Le troisième sujet auquel j'attache la plus grande importance est celui de la pêche.

La pêche est en France une activité économique essentielle tant par le nombre des personnes qui en vivent que par le rôle primordial qu'elle joue dans l'économie de plusieurs de nos régions. Dès mon arrivée à la tête de ce département ministériel, j'ai été conduit à m'en préoccuper et je voudrais ici dire nettement tant aux élus de nos régions côtières qu'aux professionnels qu'ils peuvent être sûrs de l'intérêt que le ministre des transports porte personnellement aux questions de la pêche.

Celle-ci se trouve dans une situation satisfaisante — il faut la reconnaître — sur le plan des marchés, mais cette situation, je le sais, ne doit pas cacher la gravité des problèmes auxquels le secteur de la pêche se trouve confronté dans notre pays. Ces problèmes résultent essentiellement, comme les rapporteurs l'ont signalé, du caractère souvent vieilli de l'outil de production, de l'ouverture des frontières, des risques résultant d'une exploitation anarchique des fonds et des difficultés à craindre dans l'accès aux lieux de pêche. Les objectifs du Gouvernement en cette matière sont clairs. Nous voulons moderniser la flotte de pêche aussi rapidement que possible, améliorer la productivité des circuits de commercialisation, garantir l'accès de nos pêcheurs aux ressources de la mer, préserver ces ressources et réaliser au sein de la Communauté économique européenne une véritable politique commune des pêches.

Pour moderniser la flotte de pêche industrielle, le Gouvernement a institué, dès 1967, un régime d'aide comportant l'octroi de subventions pour la construction de navires neufs, de prêts sur ressources du F. D. E. S. et de bonifications d'intérêt. En 1969 le taux de la subvention a été accru de façon décisive, ainsi qu'on l'a rappelé. Ce régime d'aide a été dès lors efficace et le nombre des commandes a atteint une moyenne de l'ordre de 12.000 tonneaux de jauge brute par an au cours des trois dernières années.

Je n'hésite pas à reconnaître cependant qu'il doit être amélioré car ce mouvement de modernisation, je le juge encore insuffisant.

Dans ce sens, on a parlé de contrats pluriannuels. Cette formule n'est peut-être pas la bonne. Je crois qu'en fait les armateurs doivent pouvoir compter sur une règle du jeu claire et bien connue de la part des pouvoirs publics lorsqu'ils font des plans d'investissement. Comme le savent les spécialistes, nous discutons actuellement du moyen de tenir compte de cette exigence légitime.

En tout état de cause, les crédits proposés pour 1973 sont en sensible augmentation. Pour la pêche industrielle, la dotation du F. D. E. S. a été portée de 12 à 20 millions de francs. Les crédits de subvention proposés pour 18 millions seront, en réalité, de l'ordre de 22 millions de francs à la suite de récentes décisions interministérielles, contre 17,5 millions en 1972. J'ai donc anticipé sur les observations légitimes que m'ont présentées MM. les rapporteurs puisque, de ma propre initiative, j'ai demandé des transferts de crédits et j'ai pu, depuis mon arrivée au ministère, avec l'aide du ministère de l'économie et des finances et du Gouvernement tout entier, faire en sorte que nous augmentions de manière sensible les crédits à la pêche industrielle.

D'autre part, nous attendons une aide importante du F. E. O. G. A. pour la reconversion de la flotte de grande pêche salée. Un projet élaboré par la commission doit être très prochainement soumis au conseil des ministres de la C. E. E. et soyez certains que je me rendrai personnellement à Bruxelles pour en être l'avocat et faire en sorte que cette ultime étape soit franchie avec succès.

Dans le secteur de la pêche artisanale où, je le reconnais, les besoins sont encore plus pressants qu'en ce qui concerne la pêche industrielle, une nouvelle action fort modeste a été entreprise l'an dernier. L'opération a démarré avec une dotation budgétaire de un million de francs pour la construction de navires de modèle agréé. Pour 1973, celle-ci est portée à 3 millions de francs et l'avance du F. D. E. S. au crédit maritime mutuel passe de 28 à 40 millions de francs.

Là encore, j'ai anticipé sur la demande de MM. les rapporteurs et pour cela j'ai été jusqu'à proposer la suppression des crédits affectés à la construction du ministère pour abonder d'un million les crédits prévus pour la pêche artisanale.

Je n'aurai garde d'oublier dans ce tableau les actions pour la modernisation de notre outil de production, les interventions de l'I. S. T. P. M. dont j'ai tenu, il y a quelques semaines, à visiter les installations de Nantes.

Vous permettrez à l'ancien ministre de la recherche scientifique d'exprimer l'idée que cette recherche est certainement l'une des clés du progrès de la pêche française. Je n'en veux pour preuve que les résultats particulièrement brillants obtenus cette année grâce aux travaux de l'I. S. T. P. M., à travers les campagnes du navire *Pélagia* : on note en effet un accroissement considérable de la pêche du germon au large des Açores, qui a été l'un des succès de la campagne.

Mais il ne suffit pas de permettre à nos pêcheurs de pêcher mieux et dans de meilleures conditions ; encore faut-il — et cela a été fort justement souligné — que l'accès aux lieux de pêche soit assuré et que les ressources de la mer ne s'épuisent pas. Pour ce faire — je suis d'accord avec MM. les rapporteurs — il n'y a pas d'autre méthode que de participer activement aux discussions internationales sur la protection des fonds de pêche en dehors des zones de juridiction nationale et sur le droit de la mer. Vous pouvez être certains que notre pays ne négligera rien pour aboutir à de véritables accords internationaux.

Je considère avec vous, messieurs les rapporteurs, que la conférence du droit de la mer prévue pour l'année prochaine sous l'égide des Nations unies sera un moment capital. La France sait que le régime de la liberté absolue de la pêche en haute mer est un régime de plus en plus contesté. Les pays en voie de développement, notamment, y sont radicalement hostiles.

La solution doit être trouvée, selon nous, dans une approche régionale qui reconnaisse les droits et les compétences des organisations internationales existantes. Celles-ci, nous le pensons, ont su faire leurs preuves pour assurer un minimum indispensable de protection des fonds de pêche.

Je ne voudrais pas terminer ce bref exposé sur l'exploitation économique de la mer sans parler de la conchyliculture. Je sais combien l'ostréiculture a été frappée au cours des dernières années par des épidémies, probablement, d'ailleurs, favorisées par la pollution des mers. Un effort considérable a été fait pour permettre à l'ostréiculture de surmonter la crise actuelle, et je vous donne l'assurance que les ajustements nécessaires en 1973 seront réalisés. Mais rien de définitif ne sera acquis si les structures de la conchyliculture traditionnelle n'évoluent pas vers des formes qui, fatalement, dans l'avenir, seront plus industrialisées qu'aujourd'hui.

Par ailleurs, M. Lucas s'est fait l'avocat de la société nationale de sauvetage en mer.

La progression des crédits est, je crois, satisfaisante : les crédits de fonctionnement augmentent de 8 p. 100 et les crédits d'équipement de 10 p. 100.

M. Lucas a également évoqué un programme pluriannuel. Des études sont en cours pour tenter de dégager au profit de la société nationale de sauvetage en mer des ressources supplémentaires, et notamment un droit de timbre sur les permis de conduire les navires à moteur, ainsi que l'institution d'une assurance obligatoire destinée à couvrir le remboursement des frais de sauvetage.

Ces formules devraient permettre à terme, comme le souhaite la Cour des comptes, de faire sortir la société nationale de sauvetage en mer de la période de pénurie qu'elle a connue et de lui assurer des moyens de fonctionnement supérieurs à ceux dont elle dispose actuellement.

J'aborde maintenant le dernier point de mon exposé, la politique sociale.

Contrairement à l'année 1971, qui avait été marquée par un long conflit dans la flotte de commerce, l'année 1972 a été calme sur le plan social. De nombreuses discussions paritaires entre armateurs et syndicats ont eu lieu. Elles ont porté sur les problèmes de salaires et ont abouti au renouvellement des accords pour la période du 1<sup>er</sup> mai 1972 au 30 avril 1973. Elles ont porté aussi sur la formation professionnelle et sur la question des retraites qui reste au premier plan des préoccupations des organisations syndicales comme des nôtres.

Cette dernière question appelle quelques commentaires, ne serait-ce que par l'importance que représente dans l'ensemble du budget de la marine marchande la participation de l'Etat aux régimes de sécurité sociale et de retraites des marins, gérés par l'établissement national des invalides de la marine. Cette participation est, pour l'essentiel, affectée au service des pensions de retraites en complément des cotisations professionnelles.

En 1973, la subvention atteindra 611 millions de francs, en augmentation de 9,6 p. 100 sur l'année précédente et représentera plus de la moitié des ressources de l'E. N. I. M. Le volume très important de cette subvention s'explique essentiellement par le déséquilibre démographique du régime social des gens de mer. Ce déséquilibre a lui-même deux causes : l'âge de la retraite, fixé à cinquante-cinq ans en raison des sujétions particulières du métier, et la contraction de l'emploi qu'a entraînée ces dernières années la modernisation très rapide de la flotte de commerce, et, à un moindre degré, de la flotte de pêche.

Par cette contribution financière accrue, l'Etat marque clairement le souci qu'il a de maintenir et même d'améliorer un régime social auquel la profession demeure profondément attachée, même si les garanties qu'il apporte ne sont plus autant que par le passé en avance sur celles qui sont données par les autres régimes de protection sociale.

Parmi ces garanties vient au premier rang la question des pensions. Dans ce domaine auquel j'attache une très grande importance, l'action des pouvoirs publics continue d'être animée par deux idées essentielles. En premier lieu, veiller à ce que les améliorations de rémunération dont bénéficient les marins et officiers en activité se répercutent sur le niveau des pensions, en prenant comme référence, comme le prévoit la réglementation, les accords de salaires passés sur le plan national entre armement et syndicats. De ce point de vue, les augmentations des pensions ont été régulièrement appliquées en 1972 et le seront en 1973. La procédure de fixation des nouveaux taux vient d'ailleurs d'être allégée et rendue plus rapide, par accord entre les départements de l'économie et des finances et des transports.

En second lieu — et vous l'avez marqué — il convient de combler progressivement le décalage fort ancien entre l'évolution des rémunérations d'activité et les bases de calcul des pensions. Un rattrapage, qui ne sera d'ailleurs pas interrompu en 1973, a été largement amorcé depuis 1968. Il est aujourd'hui supérieur à 10 p. 100, dont 4 p. 100 ont été pris entièrement en charge par la profession, ce qui est tout à fait remarquable.

Au total, les pensions servies par l'E. N. I. M. ont été améliorées de 11,7 p. 100 en 1971, et le seront de 12 p. 100 en 1972, lorsque aura été mis en place le dernier palier de revalorisation du 1<sup>er</sup> octobre, qui fait l'objet d'un arrêté en cours de signature.

Ces augmentations sont substantielles et ont permis d'améliorer de façon non négligeable le niveau de vie des pensionnés. Mais il est exact que les pensions sont encore jugées trop faibles, surtout pour les petites catégories, et ne représentent qu'une fraction souvent insuffisante des rémunérations réelles d'activités, notamment parce que les améliorations particulières apportées par les accords d'entreprises ne peuvent évidemment être prises en compte pour le calcul des salaires forfaitaires.

L'armement et les organisations syndicales viennent d'entamer des conversations approfondies afin de rechercher dans ce sens les moyens d'améliorer encore le niveau des pensions. Je réponds ainsi à MM. les rapporteurs. Je tiens à leur donner ainsi qu'au Parlement l'assurance que les pouvoirs publics suivent ces discussions avec un très grand intérêt et qu'ils favoriseront pour leur part l'application des conclusions qui s'en dégageront.

En ce qui concerne les veuves — ce sera ma conclusion — un décret préparé par le ministère des transports tendant notamment à majorer le taux de pension de la veuve du marin victime d'un accident professionnel, lorsque celle-ci atteint son soixantième anniversaire ou encore devient invalide, est en cours de discussion entre les départements ministériels intéressés. Certaines difficultés tenant à l'harmonisation entre les dispositions des divers régimes existants dans ce domaine, ont retardé jusqu'ici l'aboutissement de cette affaire qui devrait, en toute hypothèse, être réglée prochainement.

Convenez donc avec moi que dans le domaine de la politique sociale, nous sommes très attentifs à toutes les observations que vous avez présentées et que l'un des éléments essentiels de la politique budgétaire de 1973 est le volet de la politique sociale pour laquelle nous avons fait tout ce qui était possible. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

**M. le président.** Dans la discussion des crédits, la parole est à M. Dumortier, premier orateur inscrit.

**M. Jeannil Dumortier.** Mesdames, messieurs, de douloureuses circonstances empêchent notre collègue M. Albert Denvers d'intervenir. C'est pourquoi, ce soir, je prends une nouvelle fois la parole.

La modernisation de notre flotte de grande pêche dépend, en tout premier lieu, de l'aboutissement de la procédure actuelle engagée auprès de la Communauté économique européenne en faveur de la participation du F. E. O. G. A. à la conversion et à la modernisation de nos navires sauteurs en navires congélateurs et des industries qui en dépendent.

Cette action commune, dont le principe a été accepté par le conseil des ministres de la Communauté comme condition de l'accord donné par la France au mois de juin 1970 à une réglementation commune des pêches maritimes, n'est pas encore effective par suite des retards apportés à la définition des conditions et modalités de son attribution.

Ces retards provoquent actuellement de très grandes difficultés dans le financement de la construction des navires congélateurs dans le cadre de cette reconversion. Aucune mesure n'est plus urgente de la part du Gouvernement à l'égard des pêches maritimes que d'obtenir l'aboutissement de cette procédure.

Il ne saurait être envisagé que les retards apportés à cette participation du F. E. O. G. A. — dont le principe est acquis — puissent aboutir à une remise en cause pure et simple, car il en résulterait un report de la charge financière correspondante sur le budget national.

En second lieu, la modernisation de notre flotte de pêche industrielle exige la définition, le plus rapidement possible, d'un plan pluriannuel de financement de cette flotte, qui définit, pour plusieurs années, la participation de l'Etat.

Le programme qui a été préparé d'après les travaux du comité spécialisé du plan de développement économique et social a défini les types de navires et prévu les bases de l'engagement pluriannuel de la profession et de l'Etat, engagement qui serait régulièrement actualisé selon les conclusions « d'un observatoire économique » associant l'Etat et la profession.

La profession attend avec impatience cette décision indispensable pour l'avenir de la pêche industrielle française. Ce plan est la condition nécessaire pour renverser la tendance déficitaire de la balance commerciale de ce secteur.

En ce qui concerne le droit de la mer, il convient d'insister sur la fermeté dont devra faire preuve notre pays dans les négociations qui se préparent à la conférence mondiale de l'O. N. U., sur la gestion des ressources de l'océan et les conséquences de l'expropriation de ces ressources dans les mers fréquentées par nos pêcheurs.

Enfin, nos pêcheurs attendent avec une impatience croissante que cesse à leur égard l'attitude discriminatoire qui consiste à refuser à leurs sections le remboursement des dépenses supportées au titre des articles 79 et suivants du code du travail maritime, alors qu'une part substantielle de ce remboursement est accordée à l'armement au commerce.

Il en est de même en ce qui concerne la taxe de 4,80 p. 100 sur les assurances « corps et faculté ». Tout l'armement au commerce en est exonéré alors que l'armement à la pêche y reste assujéti.

J'ajouterai quelques mots sur le plan de la construction navale. Nous nous félicitons que la société maritime Shell ait commandé aux chantiers de l'Atlantique de Saint-Nazaire deux pétroliers de 415 mètres — auxquels vous faisiez allusion — qui doivent entrer en service en 1976. Mais nous nous étonnons aussi que l'on ait décidé de désarmer un certain nombre de navires sans consultation préalable de tous ceux qui sont concernés par ces mesures. Or vous-même, monsieur le ministre, venez d'évoquer la soumission dans laquelle serait placé notre pays s'il ne disposait pas d'une flotte suffisante.

Dernière question : quand allez-vous obtenir de votre collègue des finances tous les moyens indispensables à la nécessaire amélioration des ressources des pensionnés et de leurs veuves, en particulier de ceux des petites catégories ? Nous avons eu à Boulogne une assemblée très intéressante à cet égard, et je ne doute pas que vos distingués collaborateurs ne vous apportent tous les renseignements complémentaires nécessaires. (*Applaudissements sur les bancs des groupes socialiste et communiste.*)

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

**M. Pierre Bourdellès.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, représentant la circonscription de France qui fournit le plus de marins et d'officiers à notre marine marchande, je n'ai qu'une occasion, une seule, celle de la discussion de ce budget, pour rappeler au ministre de tutelle combien nous sommes nombreux ici à souhaiter qu'un débat soit enfin organisé dans cette enceinte sur les problèmes de la marine marchande et, dans un cadre plus large, sur les problèmes de la mer.

Aurez-vous le temps, monsieur le ministre, pendant les quelques semaines qui nous séparent de la fin de cette législature, de provoquer ce débat ? Je l'espère sans trop oser y croire. Cependant notre pays, dont la vocation maritime est appelée à s'affirmer encore davantage avec l'entrée de la Grande-Bretagne, de l'Irlande et du Danemark dans la Communauté européenne, et qui devra assurer des échanges de plus en plus importants avec ces trois pays, se doit de posséder une marine marchande moderne, bien structurée, solidement équipée, disposant d'une flotte compétitive en quantité et en qualité.

Je crains fort que malgré le taux de progression de 15 p. 100 le total des crédits de ce budget ne permette pas d'atteindre cet objectif : un milliard et demi de francs me paraissent bien faibles compte tenu de nos besoins.

Si nous voulons retrouver notre rang, celui que détenait la France autrefois dans les transports maritimes, il est temps d'agir. Sinon, il n'y aura plus de place pour notre marine marchande dans les échanges par mer, appelés à se développer à une cadence accélérée dans les années qui viennent.

Monsieur le ministre, sans mettre en doute votre compétence, votre dynamisme, vos qualités bien connues d'organisateur, nous croyons fermement que les problèmes de la mer acquièrent dans le monde une dimension telle qu'un grand ministère disposant d'un budget et de moyens importants serait indispensable pour les résoudre.

Chaque année, à cette tribune, je renouvelle ce vœu, partagé par d'autres collègues qui, comme moi, s'intéressent particulièrement aux questions maritimes.

Et pourquoi ne deviendriez-vous pas, monsieur Galley, ce grand ministre des affaires maritimes, vous qui semblez les avoir si parfaitement assimilées en si peu de temps ?

Une marine marchande digne de ce nom, telle que nous la souhaitons pour notre pays, exige de bons officiers, de bons cadres moyens. Pour les instruire, pour les former, il faut aussi de bonnes écoles. Permettez-moi de rendre hommage à votre prédécesseur, M. Chamant, ainsi qu'au secrétaire général et aux services de la place Fontenoy à qui la Bretagne est reconnaissante d'avoir préservé et assuré à l'école nationale de la marine marchande de Paimpol sa vocation primitive, sa vocation essentielle : former des officiers, des cadres pour notre marine de commerce.

Paimpol possède des infrastructures modernes, des professeurs de qualité, des élèves qui ont la foi dans l'avenir du métier de marin qu'ils ont choisi délibérément et pour toute leur vie active.

En établissant dans cette école différentes sections de la promotion sociale, en y créant la section de chef de quart de la nouvelle filière, en dispensant des cours de capitaine de deuxième classe de navigation maritime, avec comme sanction de fin d'études un brevet de commandement, il a été donné à un grand nombre de jeunes gens, et même à des pères de famille, bretons et autres, la possibilité de se préparer dans les meilleures conditions aux responsabilités qu'ils auront à assumer à bord des bateaux.

L'ouverture du cycle de formation de capitaine au long cours a obtenu des résultats excellents. Demain, j'en suis persuadé, vous demanderez à Paimpol d'assurer les cours de capitaine de première classe nouvelle formule. L'école, les professeurs, les élèves, le pays breton, vous ouvrent tout grands leurs bras !

Mais il faut également former des marins. Monsieur le ministre, vous avez failli commettre une profonde erreur, une grave injustice, en décidant la fermeture de l'école d'apprentissage maritime du Trieux, comme vos services vous l'avaient conseillé à un moment donné.

Le département des Côtes-du-Nord est celui qui fournit le plus grand nombre de marins de commerce à la France. Il n'a qu'une seule école d'apprentissage maritime, celle du Trieux. Est-il pensable que cette école disparaisse ou même qu'elle voie ses effectifs diminuer, sur ordre de Paris, et ses disciplines d'enseignement bouleversées sans raison ? Le déficit de l'organisme de gestion des écoles d'apprentissage maritime en France n'était qu'un prétexte fallacieux, car même si ces écoles coûtent cher à l'Etat, croyez-vous que ce soit de l'argent mal placé ? Ne croyez-vous pas, au contraire, que la France se doit de sacrifier quelques crédits à la formation de ses futurs marins ?

Le métier de marin, qui semblait avoir perdu sa popularité auprès des jeunes, retrouve son attrait. Est-ce le moment de refuser à ceux-ci une préparation sérieuse de leur avenir ?

En maintenant dans ses structures l'E. A. M. du Trieux, vous avez, par ailleurs, évité l'émigration vers d'autres écoles et vers les villes de nombreux jeunes d'une région qui souffre déjà de sous-emploi.

Je vous suis reconnaissant d'avoir reconsidéré le problème et d'avoir fait triompher le bon sens. Mais j'aimerais, monsieur le ministre, entendre de votre bouche l'assurance que l'école d'apprentissage maritime du Trieux est définitivement sauvée et que les attaques dont elle a été injustement l'objet ne se renouvelleront plus.

Je vous remercie par avance de votre réponse, que j'espère favorable.

Enfin, dernier problème, que je ne ferai qu'évoquer étant donné le temps trop court qui m'est imparti dans cette discussion, celui des pensions. Il se résume en quelques mots : l'insuffisance persistante des pensions par rapport aux rémunérations d'activité.

Grâce au travail infatigable de la fédération des pensionnés de la marine marchande et des pêcheurs, tous groupés derrière des chefs dynamiques, ils parviennent à grignoter de temps en temps quelques points et, chaque année, se voient accorder une petite aumône supplémentaire.

C'est ainsi que des rattrapages ont été consentis récemment, en particulier au cours de l'année 1972. On nous annonce un autre rattrapage en janvier 1973.

Mais pourquoi toujours lésiner, pourquoi n'accorder qu'au compte-gouttes à ces vieux marins du commerce et de la pêche, à leurs veuves, la retraite, la pension réelle et normale à laquelle leur donne droit la loi du 22 septembre 1948 dont ils demandent l'application pure et simple ?

Pourquoi ne pas régler ce problème une fois pour toutes ? Il suffirait de mettre en application les propositions que, dans le cadre d'un groupe de travail des problèmes de la marine marchande, j'avais faites au début de cette législature et qui consistaient à remplacer l'article 42 du code des pensions par les dispositions suivantes. Je cite mon texte : « Les cotisations des marins et des armateurs seront fixées en fonction d'un salaire forfaitaire, en tenant compte du salaire moyen correspondant aux fonctions remplies par le marin.

« Pour la détermination de ce salaire moyen, il sera procédé, avant le 1<sup>er</sup> juillet de chaque année, au calcul de la moyenne des salaires fournis pour l'année précédente par les armateurs à l'administration des contributions directes.

« Le salaire forfaitaire sera fixé à 80 p. 100 de la moyenne des salaires ainsi déterminée. »

Le contentieux des pensionnés de la marine marchande et des pêcheurs pourrait ainsi être définitivement levé. Il ne resterait plus qu'à supprimer les troisième et quatrième catégories des cotisants au régime des marins, dont les veuves touchent actuellement une pension de réversion dérisoire. Toutes ces mesures devraient être prises pour qu'à l'avenir nous soyons assurés d'un recrutement encore meilleur de nos équipages, marins et officiers, capables de porter haut le pavillon de notre marine marchande sur toutes les mers du globe.

Monsieur le président, mon collègue Cazenave m'a chargé d'une mission. Me permettez-vous de la remplir dans la minute qui me reste ?

**M. le président.** Bien sûr.

**M. Pierre Bourdellès.** Il s'agit d'une mission agréable puisque je dois vous remercier, monsieur le ministre, du plan de relance ostréicole de 1972.

M. Cazenave vous demande de préciser qu'en 1973 les mêmes crédits, indispensables à la profession, seront encore accordés pour reconstituer les gisements du Sud-Ouest et de Bretagne.

Un mot de votre part au sujet de l'attribution des subventions à la suite du sinistre de 1971, serait de nature à encourager ceux qui, ruinés, ont fait confiance à la nature et, disons-le, au Gouvernement.

Une difficulté subsiste pour les non-assurés. Des mesures particulières en leur faveur seraient nécessaires et nous serions heureux, monsieur le ministre, que vous les preniez.

Monsieur le président, je vous remercie. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

**M. le président.** La parole est à M. Jean-Claude Petit.

**M. Jean-Claude Petit.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, des critiques répétées d'année en année, de travée en travée, sur un budget donné indiquent une carence de la politique à moyen et long terme.

C'est le cas du budget de la marine marchande. Je le dis avec d'autant plus de facilité pour deux raisons : en fonction depuis quatre mois seulement, vous n'en portez pas la responsabilité ; par ailleurs, je sais que vous tenez toujours le plus grand compte de l'opinion des parlementaires.

D'abord, sur le plan humain, le rapport écrit de la commission de la production et des échanges affirme que « sans méconnaître l'effort accompli par le Gouvernement et par les professions, de trop nombreuses pensions, en particulier celles de certaines veuves, sont dramatiquement insuffisantes. »

Voilà un premier sujet de méditation. Je souhaiterais que l'an prochain ce grief ne puisse plus être formulé. Il faut vivre en milieu maritime pour savoir, sur ce chapitre, les peines et les rancœurs accumulées. Et la résignation lue dans certains regards m'impressionne bien davantage que toute manifestation tapageuse. Puisse cette question des pensions des marins et de leurs veuves bénéficier de la priorité que vous donnez comme nous à l'aspect humain de notre politique ! Dans le même ordre social d'idées, il faut veiller à ce que tous les postes de médecins de la marine soient effectivement occupés ; nos marins y attachent une grande importance.

Je crois également qu'un effort spécifique accru devrait redonner plus de dynamisme à la pêche artisanale. Il faut faciliter la vie de ces petits équipages qui contribuent si activement à l'activité économique et à l'animation de notre littoral. Je vous remercie de ce que vous venez de dire, monsieur le ministre, et de ce que vous avez déjà fait sur ce plan.

Je voudrais que le Gouvernement reconnaisse que la pêche artisanale est à la marine marchande ce que l'exploitation familiale est à l'agriculture et que, par conséquent, celle-ci comme celle-ci mérite de bénéficier de l'appui moral des plus hautes instances du pays.

Pour tout le reste, je ne vois rien à ajouter au rapport pour avis que j'ai exposé à cette tribune. Je partage totalement les idées développées par M. Miossec, j'espère que le Gouvernement en fera le plus grand cas.

Au-delà du présent budget, au-delà même de la perspective à court terme, je suis profondément persuadé que, dans le cadre des Communautés européennes, l'avenir de notre pays dépend d'une révision authentique et durable de la politique séculaire de la France.

Cette politique a trop longtemps tourné le dos à la mer et ses regards vers le continent. Tout nous engage, pour la France et pour l'Europe, à développer une politique maritime plus soutenue et mieux coordonnée. Cette volonté politique ne peut être réduite à une intention, mais elle devrait rapidement être concrétisée par la création d'un ministère des affaires maritimes. L'idée n'en est pas nouvelle en cette enceinte.

Actuellement, la marine marchande, l'organisation des ports, la recherche océanographique dépendent de ministères différents. La pluridisciplinarité serait-elle donc réservée à l'éducation nationale ?

Je tiens à donner un exemple. Dans la circonscription que je représente, le port de Concarneau se classe en deuxième position nationale par son tonnage et en première position par la diversité et la qualité des espèces pêchées.

Avec la municipalité de cette ville, avec les professionnels, nous avons évalué ses extraordinaires possibilités de développement. Mais nous sommes persuadés qu'en l'état actuel du morcellement administratif de ce qui touche à la mer, et compte tenu de récentes expériences, il nous faudrait huit ou dix ans pour le prouver complètement.

En revanche, s'il existait un ministère des affaires maritimes, nous pourrions, en trois ou quatre ans, parvenir au même résultat.

Il faudrait, monsieur le ministre, je l'ai dit l'an dernier à cette tribune, faire de Concarneau le port européen de pêche pour l'Atlantique. Il faudrait vaincre les difficultés liées à la dispersion des compétences.

Mais au-delà du problème spécifique à Concarneau, que j'estime personnellement très important, il serait souhaitable que l'exhortation de la vocation maritime de notre pays devienne une des options fondamentales du VII<sup>e</sup> Plan. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.*)

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

**M. Pierre Mauger.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je veux appeler votre attention, dans le cadre de la discussion du budget de la marine marchande, sur la situation particulière de la pêche artisanale.

Celle-ci, qui a des dimensions humaines et familiales, doit être soutenue, protégée, aidée, car elle remplit non seulement un rôle social incontestable, mais encore procure à la pêche, sur le plan économique, une revalorisation certaine du fait de la qualité des poissons qu'elle récolte et livre sur le marché pour le plus grand bien des consommateurs.

Il convient donc de ne pas oublier cette catégorie si méritoire de marins pêcheurs et de leur accorder la même bienveillance et la même attention et par conséquent les mêmes moyens que ceux mis par l'Etat à la disposition de la pêche industrielle.

Il conviendrait donc que les subventions accordées pour la construction de navires en bois soient augmentées très sensiblement et que cesse définitivement d'être appliqué le règlement qui ne prévoit d'aide qu'aux navires en fer et nous oblige à intervenir pour obtenir des dérogations.

La pêche artisanale se pratique surtout avec des navires en bois. Qu'on accorde donc sans restriction les subventions chaque fois qu'elles sont sollicitées et que le demandeur remplit les conditions générales précisées dans le règlement !

Je voudrais maintenant vous rappeler, monsieur le ministre, mon intervention en faveur des pêcheurs sardiniens de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, dont la campagne de pêche, cette année, a été catastrophique. Afin que cela ne se renouvelle plus, je vous demande avec insistance de prévoir dans votre budget une dépense de 60.000 francs, dans le cadre du plan de relance, pour financer une campagne de prospection de trois semaines effectuée par quatre bateaux, afin de s'assurer des lieux de rassemblement de la sardine et d'éviter ainsi aux pêcheurs sardiniens un fiasco semblable à celui de cette année.

La situation actuelle est grave : pour mieux vous en faire apprécier le caractère, je vous préciserai que cette campagne ratée se traduit dans la seule commune de Saint-Gilles-Croix-de-Vie par une perte sèche de plus de 2,5 millions de francs, ce qui est beaucoup pour cette petite commune.

Il conviendrait par ailleurs d'ajouter à cette aide une subvention au stockage des dogues, afin de soulager les finances des coopératives. Je n'insisterai pas sur ce point : vos services connaissent bien ce problème, une aide semblable ayant été demandée et accordée dans le passé. Je dirai simplement que cette mesure est indispensable et que son montant peut être estimé à environ 30.000 F.

J'aborderai maintenant un problème qui touche profondément les marins pêcheurs et soulève, de leur part, de véhémentes protestations : celui du retard apporté à la publication du décret modifiant celui du 7 mai 1952 relatif au salaire forfaitaire servant de base au calcul des cotisations des marins et des contributions des armateurs au profit des caisses de l'établissement national des invalides de la marine.

Monsieur le ministre, cette situation ne peut durer plus longtemps ; il est indispensable de mettre à jour les dispositions actuelles afin de tenir compte de l'évolution de l'industrie de la pêche.

Le décret a été approuvé le 16 décembre 1971 par la commission de législation du conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine et transmis, en avril 1972, au ministre des finances. Depuis, nous n'avons plus aucune nouvelle. Je le répète, cette situation ne peut se perpétuer, il faut que vous mettiez en jeu toute votre autorité pour que ce décret soit publié dans les délais les plus brefs. L'ensemble de la profession vous le demande et d'avance vous remercie de ce que vous ferez dans ce sens.

Enfin, quand on aborde le domaine maritime, on ne peut oublier de parler du sauvetage. La société nationale de sauvetage, que dirige avec une admirable compétence l'amiral Aman, nous donne un exemple d'organisation et de dévouement.

Grâce à elle, nous pouvons faire face aux situations les plus critiques et assurer la sécurité en mer. Mais ses obligations, son action et ses responsabilités augmentent de jour en jour et exigent davantage d'hommes, davantage de canots et davantage d'argent. Je vous demande donc, monsieur le ministre, d'examiner favorablement les demandes de la société nationale de sauvetage et de ne pas rogner les crédits qu'elle réclame. Ces crédits lui sont indispensables pour accomplir la tâche dont l'Etat l'a chargée. Vous m'avez déjà répondu par avance puisque vous avez augmenté ces crédits cette année. Mais est-ce suffisant ? Ne serons-nous pas tenus pour responsables des catastrophes qui pourront survenir et des vies humaines qui seront peut-être perdues parce que l'insuffisance des crédits n'aura pas permis l'acquisition de canots ni la formation des équipages ? Cela s'est déjà produit dans le passé.

Je connais bien la société nationale de sauvetage et j'admire son œuvre. Croyez-moi, ce n'est pas une croqueuse de diamants. Dans cette société, le bénévolat est de règle. Ces hommes qui acceptent d'affronter la tempête et de risquer leur vie pour sauver celle d'autrui sont dignes de considération et de respect. Donnons-leur les moyens d'accomplir leur tâche admirable et difficile dans les meilleures conditions.

**M. Marc Bécam.** Très bien !

**M. Pierre Mauger.** Tel est, monsieur le ministre, le catalogue de mes réclamations et de mes souhaits. Je l'ai présenté au nom de gens qui comptent parmi les meilleurs et qui méritent notre intérêt et notre estime. Vous aurez à cœur, je n'en doute pas, de leur accorder l'aide financière que je sollicite pour eux. *(Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)*

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

**M. Paul Cermolacce.** En présentant votre budget pour 1973 devant la commission de la production et des échanges, vous vous êtes déclaré, monsieur le ministre, relativement satisfait. Nous sommes d'un avis différent.

La revalorisation des retraites des gens de mer constitue, à nos yeux, un élément déterminant du maintien dans la profession. Avec 1 p. 100 de rattrapage, le retard est loin d'être comblé. Il s'agit d'une aumône dont les pensionnés et les veuves n'ont que faire. C'est leur droit qu'ils exigent.

Or ce droit, vous le leur contestez en refusant d'admettre que l'application restrictive de la loi a accentué le retard pris par les salaires forfaitaires. Depuis dix ans déjà, on parle du rapport Forner. Ses propositions, pourtant fort modestes, ne sont toujours pas appliquées dans leur intégralité. Suivre de plus près les salaires réels, telle était la pensée du législateur. Dans cette voie, nous estimons que le décalage, suivant les catégories, varie au moins de 30 à 40 p. 100. Nous ne vous demandons pas d'apporter une solution immédiate mais de prendre l'engagement, indépendamment des hausses de salaires qui interviendront, de procéder à une augmentation annuelle de 5 p. 100 à compter de 1973 afin de liquider ce contentieux.

La situation est la même pour ceux qui ont pris leur retraite avant 1968 : vous leur refusez le bénéfice de l'augmentation d'une catégorie après dix ans de grade. Vous estimez qu'il « faut faire en sorte que les charges ne constituent pas un handicap pour les armateurs ». Cette conception pourrait se défendre si le coût des équipages ne diminuait sans cesse, en raison de la réduction des effectifs, de la taille des navires et de l'accroissement de la productivité. Une taxe au tonnage, qui viendrait s'ajouter aux cotisations armatoriales, vous permettrait de satisfaire en partie ces légitimes revendications.

Etes-vous prêt à l'appliquer ?

S'il est vrai que notre flotte, depuis 1965, n'a cessé de croître en tonneaux de jauge brute et en tonnes de port en lourd, en revanche le nombre de navires a constamment diminué.

L'utilisation de navires spécialisés, de navires à charge rapide, de navires de gros tonnage et de moyens de manutention à haut rendement a profondément modifié le caractère du transport maritime.

La recherche du trafic lucratif conduit à abandonner le trafic moins rentable mais pourtant nécessaire. La spécialisation est de plus en plus poussée, le cabotage demeure inexistant et les cargos de ligne adaptés à toutes sortes de trafic se révèlent insuffisants.

Certes, l'affrètement inconsidéré de navires étrangers permet en partie de remédier à cette situation. Le profit demeure, mais au détriment de notre propre économie et de notre propre main-d'œuvre.

Que faites-vous pour lutter efficacement contre les pavillons de complaisance qui représentent, avec 48 millions de tonnes, le cinquième de la flotte commerciale mondiale ?

Il est vrai que les monopoles de taille internationale en sont les principaux utilisateurs.

Ainsi se vérifie dans les faits que la notion exclusive du profit est une cause de désorganisation ; ainsi s'explique l'absence d'une flotte adaptée à nos besoins.

Et pourtant votre Gouvernement s'enorgueillit de mener une politique cohérente, dont l'aide à la construction navale et le plan de relance de l'armement au titre duquel 69 millions de francs de crédits de paiement sont prévus dans le budget de l'Etat pour 1973, sont les deux volets essentiels.

Force est de constater que cette cohérence n'a rien d'évident et qu'aucune liaison n'existe entre ces deux aspects, pourtant complémentaires.

Malgré le plan de relance, le déficit de la balance des frets et passages est en constante augmentation : de l'ordre du milliard de francs en 1969, il a atteint 1,4 milliard de francs en 1970 et pour les six premiers mois de 1971, il s'établissait déjà à 1,3 milliard de francs.

Après avoir constaté la concurrence sauvage du Japon en matière de construction navale et annoncé la concurrence future des Etats-Unis, M. le rapporteur envisage des perspectives alarmantes et souligne que l'action des pouvoirs publics manque de vigueur.

S'il y a crise — et elle existe — si des difficultés subsistent — et nous ne les ignorons pas — c'est à cause de la politique suivie par le Gouvernement et dont, seuls, tirent profit certains grands monopoles.

Il en est de même dans le domaine de l'armement. Les difficultés diverses, les abandons de ligne, le retard dans la mise en service de navires modernes adaptés à tous les trafics sont plus particulièrement le lot des deux compagnies d'économie mixte.

Avec la réduction des subventions et l'absence totale de dotations en capital, la situation ne peut que s'aggraver.

Monsieur le ministre, vous vous êtes félicité de la reconversion. Nous, nous continuons de croire aux paquebots et à leur utilisation dans de multiples domaines, notamment pour les croisières populaires et éducatives.

Faut-il rappeler que si la compagnie des messageries maritimes a été invitée, à la fin de 1968, à mettre sur pied un plan de délestage de sa flotte de paquebots, promesse lui avait été faite de lui accorder des dotations importantes en capital pour l'aider à se reconverter ?

Un programme a été établi, qui comprenait l'achat ou la commande de onze navires, non compris l'*Ajax*, acquis pour nos travaux de recherche océanographique.

L'ensemble de ces investissements maritimes a été évalué à 734 millions de francs. Or il s'agit là d'opérations approuvées.

Un programme complémentaire a été alors élaboré, représentant une masse d'investissements de 700 millions de francs, auquel il faut ajouter le coût d'un second pétrolier, soit 207 millions de francs, cette dernière opération étant présentée comme entièrement autonome.

Le coût total des investissements prévus par la compagnie s'élèverait donc à 1.641 millions de francs, somme à laquelle il conviendrait d'ajouter un supplément de 314 millions de francs pour les opérations engagées en 1971.

Or, en trois ans, la dotation en capital n'a pas dépassé 8 millions. Les emprunts contractés l'ont été avec la seule garantie de l'Etat, et l'on envisage d'octroyer, en 1973, une avance d'actionnaire, portant un intérêt de 27 millions de francs au bénéfice de l'Etat.

C'est maigre et cher, en définitive !

Parallèlement, un accord de concentration a été réalisé entre les Messageries maritimes et les Chargeurs réunis ; il sera mis en pratique dès le début de 1971. Nous avons dit à cette époque que si cet accord constituait dans l'immédiat un garde-fou des positions acquises en Extrême-Orient par les Messageries maritimes, il n'en représentait pas moins, à terme proche, un réel danger.

Aujourd'hui la ligne du Japon, sans doute la plus prometteuse, est abandonnée aux Chargeurs réunis.

Rien n'est entrepris pour concurrencer la N. C. H. P. sur la ligne de l'Océan Indien.

Comment les Messageries maritimes sortiront-elles de cette impasse financière et commerciale ?

En est-il différemment à la Transméditerranéenne ? Nous le souhaiterions. Chacun est à même de constater que d'année en année le nombre de passagers et de voitures transportées sur les lignes de la Corse est en sensible augmentation. C'est un bon signe dont nous nous réjouissons. Mais les moyens matériels sont précaires et entraînent un travail harassant pour les équipages et l'inconfort pour les passagers. Au moindre incident ou au moindre accident, tout le programme est bouleversé.

La mise en service de nouvelles unités est donc une impérieuse nécessité. L'action répétée et soutenue a amené la Transméditerranéenne à passer commande de deux nouveaux car-ferries : le *Provence* et le *Languedoc*.

Or si le *Provence* n'est pas prêt pour 1973, on peut craindre que son sistership ne prenne un retard plus important et ne sorte pas des chantiers en 1974, comme prévu.

Si ces commandes avaient été données aux chantiers français d'importance moyenne, aujourd'hui menacés de fermeture ou placés en situation difficile, ces problèmes ne seraient pas venus grossir un contentieux considérable qui ne peut qu'alimenter la campagne pour la liquidation du monopole du pavillon, liquidation qui ne garantirait en rien de meilleures conditions de transport des usagers et ne satisferait pas non plus les besoins économiques de la Corse.

Certes, nous venons d'apprendre qu'un car-ferry, d'occasion ! avait été acheté et qu'il devait entrer en service en juin. Sera-t-il prêt à cette date ?

De toute façon, le problème demeure entier. La nécessité de doter les lignes de la Corse d'unités plus modernes, mieux adaptées à ce trafic, s'impose, et cela d'autant plus que ces navires sont utilisés hors-saison sur les lignes d'Algérie.

Le *Kairouan* et le *Ville de Marseille*, vestiges du passé, mais toujours en service, doivent être retirés l'an prochain. Seront-ils remplacés à temps ou bien faut-il envisager l'abandon de cette ligne ?

Comme vous le constatez, mesdames, messieurs, il n'y a pas lieu d'être satisfait.

Mais constater que les faits nous donnent raison ne nous suffit pas.

La solution que nous avons maintes fois avancée : « Faire des deux compagnies d'économie mixte l'ossature de la marine marchande dont la France a besoin », s'impose de plus en plus.

Cette solution est implicitement contenue dans le programme commun de gouvernement signé par le parti communiste, par le parti socialiste et par les radicaux de gauche.

Ce programme prévoit notamment la responsabilité particulière de la puissance publique se traduisant par des prises de participation financière, pouvant aller jusqu'à des participations majoritaires, notamment dans les transports maritimes.

Avec la démocratisation des Messageries maritimes et de la Transatlantique, la restructuration et le développement du secteur des transports, le Gouvernement aurait en main l'outil tout trouvé pour mener à bien ce programme.

Cela est aussi vrai pour les grands chantiers de construction navale qui vivent en grande partie sur des fonds publics.

C'est une exigence qui deviendra demain réalité. C'est aussi la seule solution d'avenir.

C'est aussi pourquoi nous ne pouvons accepter vos options en matière de politique maritime. (*Applaudissements sur les bancs des groupes communiste et socialiste.*)

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

**M. Albert Dehen.** Mesdames, messieurs, mon intervention portera sur les deux sujets suivants : le programme pluriannuel de modernisation et de renouvellement de la flotte de pêche fraîche ; la poursuite de l'effort financier consenti en 1971 et en 1972 au titre de l'opération « Resur » pour faire face à l'épizootie qui a décimé à retardement l'ensemble du bassin ostréicole Ré-Centre-Ouest resté jusque-là à peu près épargné.

En faveur du programme pluriannuel on peut présenter deux argumentations complémentaires, l'une sur le plan des promesses gouvernementales, l'autre sur celui de la logique.

Si l'on fait l'historique de cette affaire, on constate qu'elle se présente un peu comme le serpent de mer. Dès octobre 1968, devant la commission de la production et des échanges, M. Chabant, alors ministre des transports, répondait très favorablement à ma suggestion — je n'étais pas le premier à la présenter — de promouvoir une loi-cadre régissant les aides diverses à la modernisation de la flotte de pêche.

En 1971, à l'assemblée générale du comité central des pêches maritimes — donc devant les intéressés et les professionnels eux-mêmes — le ministre se déclarait nettement partisan d'un programme pluriannuel et promettait la mise en place d'un groupe de travail tripartite.

Lors de l'assemblée générale du même comité central des pêches maritimes de mai 1972 il avouait avoir eu beaucoup de mal à constituer ce groupe, qui n'était plus d'ailleurs que bipartite. Mais nous savions que les difficultés provenaient de l'obstruction systématique opposée par le ministère des finances à ce projet. Aussi avions-nous été très réconfortés, nous, députés côtiers, quand, en mars 1972, au cours de son voyage dans le Nord, le Premier ministre de l'époque, M. Chaban-Delmas, confirmait au président de la chambre de commerce de Boulogne « son souci de faire accélérer le travail du groupe inter-ministériel en vue de faciliter la mise en place d'un programme pluriannuel de financement qui, seul, doit permettre d'assurer en cinq ans les niveaux d'investissement que la loi du Plan a prévus ».

Or, malgré l'attitude positive prise à l'époque par l'ancien ministre des transports et malgré la position du Premier ministre, tous ces espoirs se sont de nouveau évanouis, et je vous dirai tout à l'heure, monsieur le ministre, les sentiments que j'ai éprouvés lorsque vous avez évoqué cette question. Aussitôt après la réunion du comité central des pêches, à l'annonce que les conclusions du groupe de travail étaient déposées, j'étais intervenu auprès du ministre de l'économie et des finances. Voici ce que ce dernier m'a répondu : « Je dois cependant insister sur le fait qu'une loi de programme me paraît une solution mal adaptée aux problèmes posés par le secteur des pêches maritimes où les situations évoluent rapidement et où la conjoncture tient une place prépondérante ». Or c'est bien à cause de ces variations que nous réclamons un programme pluriannuel.

« Il paraît donc préférable », poursuivait le ministre des finances, « que l'aide susceptible de lui être accordée puisse être modulée en fonction des circonstances du moment ». Quelle sécurité ! Je vous assure que, contrairement à l'habitude, cette citation tronquée ne prête pas à équivoque.

Il n'y a eu, ni avant ni après, aucun élément réconfortant.

J'ai réagi aussitôt auprès de M. le ministre de l'économie et des finances, mais également auprès de vous, monsieur le ministre, et même auprès de M. le Premier ministre, à qui j'ai demandé d'arbitrer le différend opposant vos deux ministères. Hélas ! je n'ai vu dans le budget aucune trace de projet de programme pluriannuel.

Je voudrais cependant développer une argumentation que j'espère logique. Chacun sait qu'un navire de pêche industrielle coûte de sept à vingt millions de francs, que sa construction

demande entre quinze mois et deux ans et demi. Son financement pèsera pendant douze années au moins. Aucune entreprise sérieusement gérée, que ce soit dans le domaine de la pêche ou dans celui de l'industrie, ne peut établir un programme sérieux d'investissements futurs d'une telle dimension aussi longtemps qu'elle reste soumise aux variations imprévisibles d'une conjoncture annuelle et aux modifications constantes des termes de l'aide financière de l'Etat. Il s'agit bien de modifications constantes, puisqu'elles sont soumises aux vicissitudes des budgets annuels.

La France est le seul pays qui, depuis de nombreuses années, n'ait pas voulu s'imposer la discipline d'une définition stable et réaliste du financement de sa flotte de pêche. Le retard accumulé dans la modernisation de cette flotte ainsi que la détérioration accélérée de la balance des échanges des produits de la mer en sont les inexorables sanctions. Cinquante pour cent de la consommation française de poisson est désormais assurée par les importations. Vous avouerez que c'est là une situation aberrante pour un pays baigné par la mer sur trois côtés.

Je rappellerai aussi que l'économie française est régie par le Plan. La décision d'élaborer le Plan a été prise par le Gouvernement et non par les armateurs. Sur l'instigation des pouvoirs publics et comme pour les plans précédents, une commission des pêches maritimes a été créée dans le cadre du VI<sup>e</sup> Plan. De nombreuses réunions ont eu lieu à Paris et un rapport de 340 pages a été publié.

Par ailleurs, les pouvoirs publics n'ont cessé de mettre en avant la notion de politique contractuelle. Or un contrat suppose un engagement des deux parties. Alors, nous ne comprenons plus très bien. Nous ne voyons absolument pas l'intérêt qu'il y a à passer des journées entières à Paris pour discuter d'un programme pluriannuel si, au moment de sa réalisation, le ministre de l'économie et des finances peut seul décider qu'une loi de programme est « une solution mal adaptée aux problèmes posés par le secteur des pêches maritimes ».

Monsieur le ministre, j'allais vous demander votre appui pour essayer de promouvoir tout de même ce programme pluriannuel, mais je crois moins en votre aide — et je le regrette vivement — depuis que vous avez exprimé, il y a quelques instants, une position qui paraît assez peu favorable à un tel programme.

Vous avez parlé d'établir, en remplacement, une règle du jeu. Laquelle et quand ?

Pour qu'on puisse bien jouer il faudrait, en tout état de cause, que cette règle fût sûre, loyale et permanente, qu'elle donnât aux armateurs des garanties qui s'étaient sur plusieurs années et ne les laissent plus soumis aux vicissitudes, je le répète, de budgets annuels toujours incertains. Ce serait, en somme, un peu l'équivalent d'un programme pluriannuel.

**M. le président.** Monsieur Dehen, veuillez conclure.

**M. Albert Dehen.** Je conclus, monsieur le président.

Sur la situation de l'ostréiculture dans le bassin de Ré-Centre-Ouest, je serai très bref.

L'épizootie qui avait décimé les bassins de Marennes-Oléron et d'Arcachon en 1971, mais qui avait également touché la Bretagne, s'est étendue tardivement au bassin de Ré-Centre-Ouest qui compte 2.800 concessionnaires, de telle sorte qu'une trentaine de tonnes seulement, sur les 157 tonnes d'huîtres mères japonaises importées, lui furent attribuées. Après une recrudescence de la mortalité constatée au début de 1972, la plupart des gisements sont maintenant totalement détruits.

Il paraît donc indispensable de lancer une nouvelle opération « Résur » et d'importer 80 tonnes d'huîtres mères environ pour le bassin de Ré-Centre-Ouest afin de sauver une zone ostréicole orientée vers la production du naissain et non, à la différence de celle de Marennes-Oléron, vers l'élevage. La dépense ne serait pas très élevée : 550.000 francs environ, si je ne me trompe.

J'espère, monsieur le ministre, que vous voudrez bien accomplir cet effort pour sauver des gens qui tous les jours doivent lutter pour survivre. (Applaudissements.)

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

**M. Henri Arnaud.** Les deux rapporteurs ont très bien souligné l'aspect mondial, et notamment européen, des problèmes de la construction navale, de l'armement au commerce et de la pêche. Me permettez-vous, monsieur le ministre, d'en ajouter un quatrième de caractère social, celui des salaires et des retraites ?

Lors de la dernière réunion des Neufs, on a parlé de faire l'Europe sociale. Je crois en effet que, dans ce domaine particulier, il faut également penser européen. Imaginez trois marins — un anglais, un italien et un français — s'entretenant, dans quelque port du globe, de leurs salaires et de leurs retraites,

et la douloureuse surprise de notre compatriote, qui constate que le régime en vigueur en France se classe loin derrière celui des autres pays. Je connais bien le régime italien et je crois qu'il ferait envie à nos marins.

Dans des termes très imagés et usant d'un langage familier aux gens de mer, *Le Journal du marin* du 20 octobre parlait d'une « palanquée de chiffres » à propos de nos débats budgétaires.

Sa conclusion était fort mélancolique : « Bien sûr, tous ces chiffres, il est facile de les faire mentir, même sans être de mauvaise foi. Il suffit de les prendre tels qu'ils sont sans chercher soigneusement à les comprendre. »

Nous connaissons tous votre bonne foi et votre lucidité, monsieur le ministre. Aussi je vous demanderais de les appliquer à ce problème. Peut-être ce débat vient-il trop tôt, car nous ignorons les conclusions de la commission nationale paritaire de la flotte de commerce. Mais, après avoir étudié la question, il me semble que les retraités souffrent, en fait, de deux maux, en particulier les retraités des 8<sup>e</sup>, 9<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> catégories.

Il fut un temps où ces derniers percevaient une retraite égale à 50 p. 100 de la retraite de la plus haute catégorie. A l'heure actuelle, la proportion n'est plus que d'un tiers. Il faudrait donc remodeler les pensions de ces petites catégories. Ce serait tout à fait conforme à l'objectif défini par le Premier ministre : venir en aide aux plus défavorisés des Français.

Un deuxième problème a été évoqué par les orateurs précédents, celui des salaires forfaitaires et des salaires réels. Il serait normal que les pensions soient indexées sur un salaire réel à concurrence de 80 p. 100. Il est très difficile de pénétrer dans ce labyrinthe de chiffres. C'est un peu du pirandellisme : à chacun sa vérité. Il faut beaucoup de prudence et beaucoup de patience. Je citerai un exemple : pour une même profession, un garçon de quatrième catégorie a un salaire de 1.024 francs à bord et de 1.372 francs à terre. La différence est trop grande et il faut y voir plus clair dans ce domaine.

Je parlerai maintenant de la pêche. Nous sommes particulièrement concernés, à Marseille, par la commercialisation des sardines. Tant que les usines de la côte atlantique fonctionnent, elles jouent le rôle de régulateur de marché et résorbent les excédents. Mais lorsqu'elles ferment, le marché du poisson frais n'absorbe pas toujours les quantités pêchées. Alors, des problèmes se posent que nous nous efforçons de résoudre sur place.

Certes, le secrétariat à la marine marchande compte d'éminents spécialistes de la pêche, mais nous aimerions les voir venir plus souvent à Marseille s'entretenir de ces questions avec nous et avec le préfet de région. Un peu plus de concertation dans ce domaine nous ferait plaisir.

Un autre point, lié aux problèmes de la pêche, mérite de retenir notre attention. Il s'agit des dégâts prévisibles causés aux fonds marins par les forages pétroliers au large de nos côtes.

En 1967 et 1968, des dommages subis par nos pêcheurs ont été reconnus par l'autorité de tutelle mais, à ce jour, aucune indemnisation n'a pu encore intervenir. J'en ai fait état lors de l'examen du budget précédent, mais le dossier chemine de ministère en ministère. J'aimerais qu'il soit enfin réglé.

Ma dernière remarque concernera les chantiers navals. Je sais, monsieur le ministre, que vous avez prononcé un discours à La Ciotat et, ne l'ayant pas lu, j'éprouvais quelque inquiétude. Mais vos propos de tout à l'heure m'ont rassuré.

Il est une question que je voudrais quand même vous soumettre. Alors que le « bleu » de votre budget nous fournit de nombreux renseignements sur des opérations telles que l'achat et l'entretien du matériel automobile, il n'en contient que très peu en ce qui concerne les 61 milliards de francs destinés aux chantiers navals. On ne sait pas à quels chantiers ce crédit est consacré ni sous quelle forme. Il paraît que les sommes attribuées le sont lorsque les navires sont terminés, c'est-à-dire après que l'effort financier a été fait. Ce n'est peut-être pas une solution très heureuse car, dans ce domaine également, la façon de donner vaut mieux que ce qu'on donne. (Applaudissements.)

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

**M. Marc Bécam.** Mesdames, messieurs, 1.122 millions de francs d'importations contre 201 millions de francs d'exportations seulement, pour une production globale d'environ 1.600 millions de francs, telle est la grave situation de notre balance des pêches.

Monsieur le ministre, vous avez déclaré que, dans ce domaine, se posaient quatre problèmes : le renouvellement de la flotte, l'amélioration des circuits de distribution, l'accès aux ressources et la sauvegarde de celles-ci.

On constate dans le fascicule budgétaire, au chapitre 64-00, que les autorisations de programme prévues ne dépassent pas 22.500.000 francs et que les crédits de paiement sont de l'ordre de 20 millions de francs.

Compte tenu des problèmes auxquels nous sommes confrontés, cela n'est pas grand-chose. Toutes sortes de comparaisons sont alors possibles. On pourrait, par exemple, comparer l'effort du F. D. E. S. et la subvention d'équilibre destinée au paquebot France, laquelle s'élève à 39 millions de francs environ.

Mais vous nous avez annoncé une nouvelle à laquelle j'ai été sensible et dont je vous remercie. En effet, ce ne sera pas 28 millions, mais 40 millions de francs que la pêche artisanale recevra du F. D. E. S.

Cependant, notre flottille reste très ancienne et elle ne se renouvellera pas au rythme prévu par le VI<sup>e</sup> Plan si les crédits ne continuent pas de progresser au cours des dernières années d'exécution du Plan.

A cette heure avancée de la nuit, les bateaux de « pêche fraîche » s'apprennent à partir en mer. Et si j'ai tenu à intervenir, c'est parce que le quartier du Guilvinec, que je représente, est celui qui compte le plus d'inscrits maritimes de France. Je me préoccupe donc particulièrement de la situation des petits armements et des difficultés financières qu'ils rencontrent.

Les crédits sont de plus en plus difficiles à obtenir. Un équipement de plus en plus moderne et technique est nécessaire. On a évoqué ici le fait que des radars sont maintenant utilisés ainsi que d'autres systèmes de détection. Par ailleurs, la location de certains de ces appareils est très onéreuse. Depuis des années, on souhaite l'expérimentation de systèmes concurrents afin de supprimer tout monopole. Par exemple, le système Rana, mis au point, n'a pas encore été employé.

En ce qui concerne l'action en faveur de l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes, j'ai noté que les crédits avaient augmenté de 30 p. 100 environ. Mais cela se traduit par une augmentation de trois millions de francs, sans compter quelques crédits d'équipement. Où est donc le plan de relance des pêches annoncé par votre prédécesseur et que sont devenues les propositions d'investissements faites par les armements et soumises à votre collègue de l'économie et des finances depuis avril dernier ?

Nous aimerions savoir quel sort sera réservé à ces dossiers et ce qu'on entend faire pour améliorer notre balance des pêches. Actuellement, nos exportations représentent 18 p. 100 de nos importations. La situation deviendrait dramatique si elle restait en l'état.

Je traiterai brièvement de la formation professionnelle.

La loi du 16 juillet 1971 a traduit la volonté du Parlement et du Gouvernement de développer l'action professionnelle et technologique. Cela est une chose, mais on a failli supprimer l'aide apportée aux petites écoles d'apprentissage maritime, telles celles du Guilvinec et de Saint-Jean-de-Luz. Le concours de l'Etat est lié à la nécessité pour ces établissements de subvenir pour moitié à leurs dépenses. La raison tient au fait qu'elles n'ont qu'un nombre restreint d'élèves. En revanche, les charges des grandes écoles sont entièrement couvertes par l'Etat. Le comité local des pêches du Guilvinec a donc dû prendre l'engagement de verser 30.000 francs par trimestre. Evidemment, cela ne représente pas une somme importante, mais vous devez prendre conscience de la nécessité de maintenir les petites écoles dans nos régions de pêche artisanale. Il faut savoir, en effet, que c'est le produit de cette pêche qui trouve preneur au fur et à mesure qu'augmente le niveau de vie de la population.

En outre, il convient de considérer que les élèves du Guilvinec, de Penmarc'h ou de Loctudy, par exemple, n'iront pas à Concarneau ou à Lorient pour recevoir leur formation professionnelle, car ce n'est pas le même type de pêche qu'on y pratique. D'autant qu'il n'est pas obligatoire de passer par une école et de posséder des certificats pour embarquer sur un bateau de moins de 50 tonnes.

Ces écoles ont maintenant un meilleur recrutement. Elles ont franchi avec succès un « creux » passager.

Je conclurai par des remarques de caractère social.

Il conviendrait d'abord de revaloriser les pensions servies aux veuves. D'autre part, la situation des syndicats des gens de mer devrait être reconsidérée en fonction des qualités que l'on exige d'eux, compte tenu du développement de la navigation de plaisance et du nombre toujours croissant des bateaux de tous tonnages. Vous savez que 75 p. 100 des contrôles sont effectués par les syndicats des gens de mer, car il n'y a pas suffisamment d'inspecteurs de la navigation. Ils sont recrutés parmi les anciens officiers de la marine marchande et les officiers marins de la marine nationale, ce qui témoigne de leur compétence. Il est donc nécessaire de revaloriser leur situation et de les intégrer dans le cadre B.

On tire de la mer 1 p. 100 seulement de la nourriture du monde entier à un moment où le tiers de la population du globe meurt encore de faim. Nous devons faire tout ce qui est en notre pouvoir pour développer les ressources de la mer et améliorer leur cueillette. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

**Mme Yvonne Stephan.** Monsieur le ministre, la qualité des rapports présentés par MM. Lucas et Miossec, d'une part, et le temps dont je dispose, d'autre part, me conduisent à limiter mon propos à quelques aspects qui, pour être partiels, n'en présentent pas moins une très grande importance pour les populations maritimes.

Il y a d'abord l'affaire des médecins des gens de mer, dont l'effectif budgétaire est de 39 et l'effectif réel de 26, ce qui m'amène à vous prier d'intervenir avec force auprès de M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale pour que soient comblées des vacances durement ressenties, en particulier dans les quartiers de Lorient, Vannes et Auray.

J'appelle votre attention, monsieur le ministre, sur les difficultés des inscrits maritimes qui, pour rencontrer le médecin des gens de mer, doivent se rendre à Nantes, parcourant ainsi cent cinquante kilomètres à l'aller et autant au retour.

Quant à l'irritant dossier des veuves de marins décédés des suites d'un accident professionnel, vous venez de nous apprendre que satisfaction sera donnée à ces veuves. En leur nom et en mon nom personnel, je vous en remercie vivement.

Il y a aussi ces actions en faveur de la conchyliculture, actions maritimes s'il en fut jamais, actions de reconversion fort utiles, par ailleurs, et en faveur desquelles, insensiblement, du fait de la modicité des crédits accordés à la marine marchande, tant pour les prêts que pour les subventions, s'effectue un transfert des responsabilités au bénéfice de la rue de Varenne, dont beaucoup redoutent qu'il ait valeur de précédent.

Il y a encore l'absence de mesure nouvelle en ce qui concerne la surveillance et le sauvetage, alors que la mise en place de l'antenne C. R. O. S. S., à Gris-Nez, est devenue urgente en raison des nombreux accidents qui se produisent dans ce secteur et des risques de pollution qui en résultent.

En ce qui concerne la pêche proprement dite, j'ai le devoir d'appeler votre attention, d'une part, sur l'urgence de la définition d'un programme pluriannuel en matière de pêche industrielle; d'autre part, sur le fait que, pour les pêches saisonnières, les résultats de la campagne sardinière ont été si décevants qu'ils ont mis en difficulté de nombreuses familles de marins pêcheurs sur la côte atlantique.

A défaut d'indemnité pour calamité, je vous demande, monsieur le ministre, de faire accorder aux intéressés des reports d'échéance par le crédit maritime, des délais de paiement pour les taxes « invalides », avec remise gracieuse des intérêts moratoires; une révision des forfaits; une aide au stockage des roques, pour compenser le montant des agios jusqu'à la saison prochaine.

En outre, il importe que l'Institut scientifique et technique des pêches maritimes organise, en 1973, une campagne de prospection, en liaison avec les pêcheurs, pour éviter l'armement prématuré des navires.

Sur tous ces points, vos réponses précises sont, n'en doutez pas, attendues avec beaucoup d'angoisse par les populations côtières.

Enfin, vous nous avez parlé aujourd'hui de la pêche artisanale.

Puisque, chez nous, on construit de préférence des bateaux en bois, tout au moins jusqu'à cinquante tonnes, j'aimerais que vous nous disiez — car cette question m'a été posée à plusieurs reprises — quel tonnage ouvre droit, pour un armateur, à l'octroi d'une subvention. (Applaudissements.)

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

**M. Jean Hamelin.** Monsieur le ministre, avec les députés des circonscriptions maritimes, vous venez de voir défiler les quatre mers qui entourent notre pays.

Etant le dernier orateur inscrit dans la discussion des crédits de la marine marchande, je ne me sens pas beaucoup d'eau sous la quille. (Sourires.)

**M. Marc Bécam.** La Manche a le bras long !

**M. Jean Hamelin.** La marine appareille souvent la nuit : il n'est donc pas surprenant de voir son budget chercher son cap, si je puis dire, à pareille heure.

Car il s'agit bien d'une recherche quand un pays comme le nôtre, possesseur de 3.500 kilomètres de côtes et baigné par quatre mers, consacre à sa marine à peine 0,8 p. 100 du budget général de l'Etat.

La France a-t-elle vraiment une vocation maritime ? A regarder cet hémicycle, j'en douterais personnellement. On pourrait en douter aussi lorsque l'on compare l'immense effort accompli par des Etats plus petits qui nous ont montré la marche à suivre.

La mer, qui nous offre tant de facilités, semble oubliée par une opinion qui n'est pas sensibilisée par d'autres ailleurs.

Pourtant, tous les députés des régions maritimes — vous venez d'en avoir la preuve, monsieur le ministre — sentent le potentiel qu'une dynamique de nos ports et de nos rivages peut apporter à notre pays.

Tant de choses sont à promouvoir ou à développer dans tant de domaines ! La formation des hommes, les constructions navales, les armement au commerce et à la pêche côtière et hauturière, la protection sociale, les recherches techniques et biologiques, la protection des espèces, la maréculture, l'étude des fonds marins disponibles sur le plateau continental, le sauvetage en mer des vies humaines et des navires, le code de la navigation, la plaisance, l'environnement, les cartes marines, les fonds coquillers, la signalisation de sécurité, les informations météorologiques : la liste des efforts est loin d'être close, si vaste est la mer et tant sont complexes ses caprices.

Voilà, monsieur le ministre, ce que vous avez « sur les bras », si je puis me permettre une telle expression. N'y a-t-il pas là de quoi enthousiasmer tout un monde à la recherche d'une nouvelle aventure humaine ?

Au moment où nous en sommes, je ne vais pas reprendre les chiffres de votre projet de budget, auxquels mes collègues se sont déjà abondamment référés.

Permettez-moi simplement d'appeler — après d'autres — votre attention sur le sort des marins des catégories sociales défavorisées.

Que veut dire, en effet, la trouvaille du salaire forfaitaire pour ces travailleurs de la mer ? Il n'y a pas, pour eux, de forfait dans l'effort, ni, pour ceux et celles qui guettent leur retour, de forfait dans l'attente.

Quand le Gouvernement calcule, à bon droit, la retraite des assurés sociaux en prenant en considération les dix meilleures années de salaire, n'y a-t-il pas un illogisme à conserver, pour ceux de la mer, un forfait calculé aux quatre-vingts centièmes d'un salaire évalué ?

Pourquoi voudriez-vous, monsieur le ministre, que les marins ne parlent pas de rattrapage dans de telles conditions ? Pour les veuves, les conséquences sont les mêmes — on vous l'a déjà dit — puisque la pension de réversion est fondée sur la pension du mari.

Oui, ce rattrapage s'impose pour tous ces gens qui n'ont jamais marchandé ni leurs efforts ni leur fidélité à une profession qui garde pourtant tous ses risques.

Beaucoup d'autres questions mériteraient d'être examinées à l'occasion de la discussion de ce budget.

Pour ma part, je vais vous entretenir d'une affaire locale qui me tient à cœur.

Que comptez-vous faire pour le maintien de l'école d'apprentissage maritime de Saint-Malo ?

Des crédits ont été prévus en faveur d'une école normande. Tant mieux ! Mais il serait aberrant que la Bretagne fût amputée d'une école quand près de la moitié des équipages français sont composés de Bretons.

Il s'agit d'une action régionale de formation des hommes. Me donnez-vous des apaisements sur la construction d'un nouvel établissement dans une ville qui vit naître tant de marins ?

Enfin, j'ai constaté que le port de Saint-Malo ne voyait plus guère de navires battant pavillon français. Qui s'inquiète de la relance du cabotage, au siècle du gigantisme ?

Vous êtes le gardien de tous les ports de France, monsieur le ministre, surtout de ceux qui restent à l'échelle humaine et qui attendent autre chose que des navires désarmés et des quais déserts.

Les hommes sont là. Aidez-les à répondre, comme ils le font depuis toujours, à l'appel de la mer. (Applaudissements.)

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

**M. le ministre des transports.** Mesdames, messieurs, je m'efforcerai de répondre de façon aussi complète que le permet l'heure tardive — ou matinale, comme vous voudrez — aux divers orateurs.

Certaines des questions de M. Bozzi rejoignent, dans une certaine mesure, celles que M. Cermolacce a posées après lui, à propos des liaisons entre le continent et la Corse.

Première question : quand le rapport de M. Longeaux sera-t-il déposé ?

Un premier rapport a été déposé au printemps de 1971 et, depuis cette date, M. Longeaux et la commission qu'il préside ont abordé la deuxième partie du rapport qui est consacrée à l'étude de l'avenir de la desserte et de l'évolution de l'offre et de la demande de transport.

Avec l'appui des services de l'aménagement du territoire, des études partielles ont déjà été menées. Grâce à des moyens techniques et scientifiques perfectionnés, elles ont permis d'établir des prévisions de trafic. C'est probablement au début de 1973

que les études seront assez avancées pour que nous puissions prévoir les moyens capables de faire face, à long terme, au trafic avec la Corse.

En ce qui concerne le contrat de programme qui doit être établi entre la Compagnie transméditerranéenne et l'Etat, j'indique qu'un projet a été soumis au ministère de l'Economie et des finances au début de l'été dernier.

Depuis cette date, des négociations se sont déroulées entre ministères. Elles ne sont d'ailleurs pas terminées. Mais, d'ores et déjà, la Compagnie transméditerranéenne a été autorisée à procéder à l'acquisition d'un nouveau car-ferry pour la saison prochaine.

Ce car-ferry d'occasion, d'origine norvégienne — entré en service en 1966, et baptisé *Sunward* — peut transporter 170 voitures et 1.000 passagers. Il sera mis en service pour la saison prochaine, c'est-à-dire au milieu de l'année 1973.

Mais, auparavant, un nouveau navire roulier sera mis en service à la mi-janvier 1973. Il s'agit du *Monte Rotondo*, d'une capacité de 315 voitures.

Ces deux acquisitions de la Transméditerranéenne accroîtront très sensiblement, pour la saison prochaine, la capacité de transport entre le continent et la Corse. Elles nous permettront d'attendre la mise en service du *Provence*, en principe pour la saison 1974.

Il convient, me semble-t-il, dans cette affaire, de dépasser les discussions sur le monopole ou sur l'intérêt que pourrait présenter une éventuelle concurrence.

A cet égard, je note que ceux qui voudraient soumettre la Transméditerranéenne à la concurrence n'entendent faire peser sur les compagnies concurrentes aucune des servitudes que connaît la Transméditerranéenne en matière de service public.

Ce qui est important, c'est que la Transméditerranéenne dispose de tous les moyens nécessaires pour assurer le trafic. C'est pourquoi les deux acquisitions dont je viens de parler et la mise en service ultérieure, bien que tardive, je le reconnais, du *Provence* et du *Languedoc* doivent permettre à la Transméditerranéenne de faire face, pour l'essentiel, à l'ensemble de la situation.

Telles sont, monsieur Bozzi et monsieur Cermolacce, les réponses que je peux vous apporter au sujet de la Corse. Elles devraient, me semble-t-il, vous satisfaire.

Monsieur Dumortier, vous avez évoqué le problème du F. E. O. G. A. J'ai l'intention, je le répète, d'insister avec la plus grande énergie pour que ce problème reçoive une solution conforme aux intérêts de la France.

Mais vous êtes intervenu sur un deuxième point qui est beaucoup plus préoccupant : le droit de la mer.

Certains pays — notamment l'Islande, le Brésil et, plus récemment, les îles Féroé — voudraient repousser la limite de leurs eaux territoriales très loin de leurs côtes, afin de protéger ce qu'ils appellent le plateau continental, c'est-à-dire, en réalité, une partie très appréciable de la haute mer. Ces tentatives font peser sur l'ensemble des flottes de pêche une menace qu'il ne faut pas se dissimuler.

Si tous les pays décidaient de prendre de semblables mesures, il n'y aurait plus de mer libre et la pêche deviendrait impossible, car toute entrée de navire dans les eaux territoriales d'un Etat devrait faire l'objet d'un accord bilatéral. On aboutirait alors à une complexité effroyable qui n'aurait rien de commun avec les dispositions actuelles en matière de pêche, qui comportent déjà de nombreuses difficultés.

Je crois donc, monsieur Dumortier, que l'on ne saurait être trop attentif au problème du droit de la mer, auquel le Gouvernement attache la plus grande importance.

Nous essaierons d'agir dans le sens que vous souhaitez, et avec la plus grande énergie, afin d'obtenir pour nos marins pêcheurs, le plus longtemps possible, le maximum de droits, et de manifester, face aux restrictions à la pêche en haute mer, la plus grande sévérité et la plus grande énergie, pour que cessent des pratiques que nous considérons comme répréhensibles.

**M. Pierre Mauger.** Très bien !

**M. le ministre des transports.** Il est exact qu'en vertu de l'article 79 du code du travail maritime, l'armement au commerce bénéficie du remboursement partiel — la moitié environ — des dépenses de couverture du risque de maladie laissées pendant quatre mois à la charge de l'employeur.

Si l'armement à la pêche ne bénéficie pas de cette disposition, c'est parce que, à l'époque où elle a été prise, la pêche maritime ne subissait pas aussi directement que la flotte de commerce la concurrence internationale.

Cette justification est aujourd'hui quelque peu dépassée et, si ce problème n'a pas encore reçu de solution favorable, il n'en reste pas moins que notre administration l'a placé au premier rang de ses préoccupations.

Dans le projet de budget pour 1973, l'accent a été mis volontairement sur la question essentielle des investissements.

La compensation directe de certaines charges d'exploitation, même aussi importantes que celles dont vous avez parlé, nous a paru moins urgente dans une période où, il faut le reconnaître, la conjoncture économique de la pêche peut être considérée comme satisfaisante.

N'en déduisez pas que nous sous-estimons ce problème. Nous l'avons abordé et nous tenterons de le résoudre en tenant le plus grand compte de vos observations.

Plusieurs orateurs, notamment MM. Jean-Claude Petit et Bourdellès, ont émis des suggestions — répétées, pour certains d'entre eux, ainsi que M. Bourdellès l'a dit — concernant la création d'un ministère de la mer. Je ne partage pas tout à fait leur point de vue.

Ce qui se passe en mer et sur le littoral relève, à l'évidence, de plusieurs secteurs plus ou moins fondamentaux de notre économie. C'est ainsi que la recherche pétrolière off shore relève d'abord d'une politique industrielle, que l'aménagement portuaire relève surtout de l'aménagement du territoire, que la surveillance des côtes relève, dans une large mesure, d'une politique de défense.

D'autre part, nous constatons que tous les grands pays — les Etats-Unis, le Japon, nos partenaires de l'Europe de l'Ouest, à l'exception, peut-être, de l'Italie — ont évolué comme nous et qu'aucun d'eux, pas même les grandes nations maritimes — la Grande-Bretagne et le Japon, par exemple — n'a créé de ministère, ni même de sous-département ministériel de la mer.

La véritable unité maritime, c'est celle des gens de mer.

Or tout ce qui concerne les rapports entre l'Etat et les marins me paraît fort correctement regroupé, en France — certainement mieux qu'en Allemagne et en Grande-Bretagne — au sein d'une administration de la marine marchande, à laquelle M. Bourdellès a rendu hommage, et qui, selon moi, maintient parfaitement l'unité maritime. En outre — et c'est une réflexion personnelle — le ministre chargé des intérêts des marins, pour être écouté valablement, doit assumer des responsabilités plus vastes. Il sera d'autant mieux entendu qu'il n'aura pas seulement sous sa responsabilité une seule profession, certes intéressante, mais en fin de compte relativement peu nombreuse et répartie sur la frange côtière du pays.

Sans doute les populations maritimes pourraient s'inquiéter si, au sein même du ministère des transports, la part faite à la marine marchande était faible, comparée par exemple à celle de l'aviation civile ou des transports terrestres. Or la simple comparaison des chiffres budgétaires démontre que c'est exactement le contraire qui se produit. En cinq années, depuis la création du ministère des transports, les crédits de paiement ont augmenté de 73 p. 100 pour la marine marchande, contre 51 p. 100 pour l'aviation civile et 42 p. 100 pour les transports terrestres. Cette comparaison suffirait, s'il en était nécessaire, pour montrer qu'à l'intérieur même du ministère des transports les crédits de la marine marchande sont bien défendus.

Je rappelle à M. Bourdellès, qui s'est inquiété de la progression des crédits, que ceux de la marine marchande, concernant le fonctionnement et les investissements, ont augmenté de 17 p. 100 en 1972 par rapport à 1971 et qu'ils augmenteront de 15 p. 100 en 1973 par rapport à 1972.

Prenons quelques exemples : les crédits de subvention aux pêches, qui s'élevaient en 1968 à 12 millions de francs, et en 1971 à 18,3 millions de francs, passeront en 1973 à 27 millions de francs ; ceux qui sont affectés aux constructions navales, et qui atteignaient 226,5 millions de francs en 1968, 274,5 millions de francs en 1970, passeront à 706,5 millions de francs en 1973. Il est peu de domaines dans lesquels la progression des crédits soit aussi spectaculaire et éloquent que celui de la marine marchande, même si en valeur absolue elle est relativement modeste.

MM. Bourdellès et Hamelin m'ont interrogé sur la construction des écoles d'apprentissage maritime. C'est un problème que j'ai personnellement étudié.

Lors de la préparation du plan d'armement des écoles pour 1972-1973, l'association pour la gérance des écoles d'apprentissage maritime avait — c'est exact — envisagé par mesure d'économie la fermeture de l'école du Trioux ; mais lorsque ce plan a été soumis au Gouvernement, celui-ci a décidé le maintien en activité de cette école. Il a ainsi tenu compte du désir des familles des marins des Côtes-du-Nord de maintenir une école d'apprentissage dans leur région.

Cela rappelé, je dois attirer votre attention sur le coût très élevé de l'apprentissage maritime. De nouvelles ressources devront être recherchées, avec le concours des autorités locales, comme l'a signalé M. Bécam. Mais, grâce à ces efforts complémentaires auxquels nous attachons la plus grande importance, des écoles comme celle du Trioux pourront être maintenues ouvertes au cours des prochaines années.

L'école d'apprentissage maritime de Saint-Malo fonctionne, quant à elle, dans deux immeubles appartenant à la ville, très vétustes et mal adaptés aux besoins. La municipalité nous a informé de son intention de reprendre l'un de ces immeubles pour lui donner une nouvelle affectation et de démolir l'autre en application du plan d'urbanisme. Il devient donc nécessaire d'étudier le relogement de cette école. Une commission locale, après avoir recensé les possibilités de recrutement, a conclu qu'il convenait d'édifier un bâtiment propre à héberger convenablement cette école. Un crédit d'étude a donc été inscrit à ce titre au budget pour 1973.

Rassurez-vous donc, monsieur Hamelin, le Gouvernement n'envisage nullement la fermeture de l'école de Saint-Malo et il acceptera certainement le projet du relogement lorsqu'il lui sera présenté dans des conditions favorables.

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

**M. le ministre des transports.** Je pourrais faire la même réponse à M. Bécam ; mais je tiens aussi à le remercier de son intervention qui aura permis l'attribution d'un crédit susceptible d'assurer le maintien en activité de l'école qui l'intéresse.

M. Bourdellès s'est aussi inquiété du rattrapage des pensions. J'en ai déjà parlé, mais je précise que le décalage constaté en 1963 — 15 à 20 p. 100 selon les catégories — diminue. En effet, dès 1963, un rattrapage de 5 p. 100 avait été décidé en faveur des petites catégories et, de 1968 à 1972, il a atteint 10,4 p. 100 pour toutes les catégories.

Il reste donc seulement, selon les cas, un décalage de 5 à 9 p. 100. Nous étudions cette question en concertation avec la profession dont la collaboration a déjà été importante.

Le budget pour 1973 prévoit la poursuite de cet effort, et j'espère que les budgets suivants pourront aller dans le même sens.

M. Dehen, avec la compétence qui est la sienne, m'a posé une question sur l'aide à l'ostréiculture.

A cet égard, le Gouvernement a mis à la disposition des professionnels sinistrés des prêts s'élevant à 200 millions de francs. Avec ardeur, les entreprises ont reconstitué leur potentiel économique en important des naissins japonais qui sont réfractaires à la maladie.

En outre, la régénération des bancs naturels a été accélérée grâce à des huîtres mères importées. Cette opération dite « Résur » a été subventionnée par l'Etat à 75 p. 100. Cette politique efficace sera prolongée en 1973 et j'ai plaisir de vous annoncer, monsieur Dehen, qu'un crédit de l'ordre de un million de francs sera dégagé à cet effet au titre de ce budget. Cette mesure, me semble-t-il, devrait être de nature à vous satisfaire.

**M. Albert Dehen.** Parfaitement !

**M. le ministre des transports.** Cette réponse intéressera certainement aussi M. Cazenave que cette question préoccupait.

M. Dehen m'a aussi demandé de préciser ce que j'entendais par l'expression « règle du jeu » que j'emploie de préférence à celle de plan pluriannuel et il a particulièrement insisté sur le fait que les industriels, les artisans, pêcheurs de manière générale, devraient savoir, quand ils commandent un bateau dont la construction durera plus d'un an, quelles subventions ils pourront percevoir.

C'est fondamental. J'appelle « règle du jeu » la possibilité pour un pêcheur, lorsqu'il demandera l'autorisation de construire un bateau et le bénéfice des subventions correspondantes, de savoir exactement quel sera le montant de l'aide de l'Etat calculée en pourcentage de la valeur du bateau. Cette disposition me paraît importante : elle devrait satisfaire les pêcheurs.

**M. Albert Dehen.** Absolument !

**M. le ministre des transports.** Je vais maintenant tenter de définir la réserve du ministère des finances à l'idée d'un contrat pluriannuel, bien que, personnellement, je pourrais être plus nuancé.

Supposons que nous établissions un projet pluriannuel sur la base de la subvention à la pêche de 27 millions de francs cette année, de 32 millions l'année prochaine, de 38 millions dans deux ans, mais qu'après la période heureuse que nous venons de vivre nous retomberions dans une période comme celle que nous avons connue il y a quelques années et au cours de laquelle les produits de la pêche ne se vendraient plus. Nous nous retrouverions avec un plan d'une quarantaine de millions, par exemple, à un moment où personne ne voudrait plus commander de bateaux en raison de la baisse du prix des produits de la pêche.

Les taux de financement seraient donc chaque année soumis à la conjoncture proprement dite de la pêche, conjoncture qui guiderait les commandes des marins pêcheurs et qui, par conséquent, déterminerait pour chacun des bateaux la subvention totale qui serait accordée.

Ce qui est important, c'est que la règle du jeu soit connue, c'est-à-dire que le pêcheur qui commande un bateau connaisse le montant de la subvention qui lui sera accordée, afin d'établir son plan de financement. Tel est le sens de mon action.

Mme Stéphan et M. Jean-Claude Petit ont parlé des médecins des gens de mer. Certes, les gens de mer seraient heureux que le service de santé soit assuré par des médecins des armées, mais ce service ne possède plus un nombre suffisant de médecins pour pourvoir à tous les postes. Je suis donc intervenu pour répondre à vos souhaits. Des conversations sont actuellement en cours avec le ministre de la défense nationale pour rechercher des solutions telles que les gens de mer ne souffrent pas de cette situation. Bref, nous ne pourrions peut-être pas immédiatement tous les postes, mais nous pouvons assurer aux gens de mer que le nombre de médecins militaires mis à leur disposition ne diminuera pas, dans un proche avenir, de façon importante. J'espère pourtant vous apporter une réponse plus satisfaisante dans les mois qui viennent.

Mme Stéphan et M. Mauger ont évoqué le problème très préoccupant du déficit des pêches de sardines.

Je m'en suis inquiété dès mon arrivée au ministère et les conclusions auxquelles je suis arrivé, sans être un spécialiste, montrent que ce problème est lié essentiellement à la température des eaux; c'est en étudiant avec attention, comme vous l'avez souhaité, la montée des eaux chaudes que nous pourrions déterminer les lieux où se trouvent les sardines et que nous éviterons des désastres semblables à celui qui s'est produit cette année, puisque l'on a pêché sur les côtes sud de Bretagne peu de sardines, mais trop grosses pour être utilisées. Certes, les pêches d'anchois ont été infiniment supérieures à celles des années précédentes, mais elles ne compensent pas l'insuffisance des pêches de sardines et, en tout cas, ne procurent certainement pas de travail aux usines sardinières.

Mme Stéphan a, d'autre part, insisté sur un certain nombre de mesures auxquelles nous sommes favorables et que nous prendrons.

La première concerne les délais de paiement des remboursements au Crédit maritime ou des contributions directes. Ces délais seront obtenus et des dispositions d'ordre collectif interviendront. Nous aurons aussi recours à l'aide financière et au stockage des rogues.

D'une manière générale, madame Stéphan, nous examinerons toutes les mesures que vous avez énumérées. Certes, nous ne pouvons pas tout faire et tout résoudre; mais je peux dire que l'ensemble des répercussions financières qui résultent de ce désastre, dont ont été victimes les pêcheurs de sardines, seront étudiées en détail. Nous y apporterons le maximum de bonne volonté afin d'aider ces pêcheurs qui ne sont en rien responsables du malheur qui s'est abattu sur leur activité professionnelle au cours de cette année.

**M. Pierre Mauger.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. le ministre des transports.** Monsieur Bécam, je partage entièrement votre point de vue sur la pêche. Je dirai même que vous avez su trouver des accents propres à faire de moi un avocat de cette activité, si je ne l'étais déjà. En effet, j'ai défendu la pêche, qu'il s'agisse de la pêche artisanale ou de la pêche industrielle, et j'ai personnellement recherché, dans mon budget, comment augmenter très sensiblement le crédit destiné aux bateaux de la pêche artisanale, que nous avons multiplié par trois, celui de la pêche industrielle, qui a été accru sensiblement, et les prêts du F. D. E. S., que nous avons portés de 40 à 60 millions de francs. Nous disposerons donc, dans ce domaine, d'un grand nombre de moyens.

Certes, c'est insuffisant et nous devons faire plus dans les années à venir, notamment en raison de l'importance croissante des importations de produits de la mer, que vous avez dénoncée. Reconnaissez cependant, avec moi, que nous avons franchi cette année un pas considérable qui peut servir de départ pour une nouvelle marche en avant en 1974.

Vous avez aussi insisté, monsieur Bécam, sur la formation professionnelle; je vous en sais gré. L'école d'apprentissage de Guilvinec fait partie de vos préoccupations. Soyez assuré que nous ne voulons certainement pas supprimer les petites écoles artisanales.

M. Mauger et Mme Stéphan ont attiré mon attention sur l'absence d'aide à la construction des navires de pêche en bois. Il est exact que, depuis 1963, les chantiers navals ne peuvent plus bénéficier d'aide pour la construction de tels navires.

Une telle disposition a d'ailleurs été reprise par la Communauté économique européenne. La directive du conseil des ministres du 20 juillet dernier précise que les aides et subventions ne peuvent être pratiquées que pour la construction de bâtiments à coque métallique.

Cette distinction provient essentiellement du fait que les chantiers construisant les navires sont en général des chantiers de très faible importance, écoulant leur production sur le marché local, peu soumis aux distorsions de la concurrence. Dans ces conditions, l'octroi d'une aide à la construction de navires de pêche en bois, quelque intéressante qu'elle soit, serait d'autant moins justifiée que l'orientation générale de l'aide à la construction navale correspond, en Europe, à un souci d'accroître le nombre des navires à coque métallique de fort tonnage. On peut le déplorer, mais nous sommes obligés de tenir compte des règlements européens et nous ne pouvons nous singulariser au moment où la pêche française est intégrée au Marché commun.

En revanche, pour l'octroi des subventions accordées par la direction des pêches maritimes aux artisans qui désirent acquérir un bateau, aucune distinction n'est faite entre les navires à coque de bois et les navires à coque métallique. De toute façon, ne peuvent être subventionnés que les navires construits selon un type agréé par l'administration. Par conséquent — et je réponds par là-même à l'une de vos questions, madame Stéphan — on ne peut considérer qu'il y ait une limite de tonnage à l'octroi des subventions. Le type de bateau doit seulement être agréé, ce qui, vous en conviendrez avec moi, est indépendant du tonnage.

Terminons-en par le problème de l'établissement national des invalides de la marine sur lequel, monsieur Mauger, vous êtes intervenu, notamment à propos du classement catégoriel des marins-pêcheurs.

Un décret du 28 juin 1971 a modifié les catégories du classement des marins de commerce pour les adapter aux structures de la flotte de commerce.

Dans le même souci, l'administration, associée à la commission de législation du conseil supérieur de l'établissement national des invalides de la marine, ainsi qu'à la profession, a préparé un décret en vue de modifier le classement à la pêche. Ce texte tient compte de l'évolution technique et économique de la flotte de pêche, notamment de l'apparition de nouveaux types de navires, du renforcement de la qualification professionnelle des marins, de l'accroissement des prérogatives attachées aux titres de formation professionnelle, enfin de la nouvelle définition des zones de pêche, qui sont portées, comme vous le savez, de trois à quatre.

Le texte apporte une amélioration générale au classement des marins de la pêche, et spécialement des radio-électriciens.

Ce projet de décret a requis un examen approfondi des services du ministère de l'économie et des finances. Il est en cours de signature et devrait être publié dans un délai rapproché, ce qui est de nature, en ce qui concerne le classement catégoriel des marins-pêcheurs, à vous donner satisfaction, monsieur Mauger. (Applaudissements.)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole?...

J'appelle maintenant les crédits du ministère des transports (IV. — Marine marchande):

#### IV. — Marine marchande.

##### ETAT B

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

« Titre III : + 4.667.634 francs ;  
« Titre IV : + 37.302.900 francs. »

##### ETAT C

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

#### TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme, 12.150.000 francs ;  
« Crédits de paiement, 5.902.700 francs. »

#### TITRE VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

« Autorisations de programme, 813.650.000 francs ;  
« Crédits de paiement, 434.715.200 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le titre III.

**M. Paul Cormolacce.** Le groupe communiste vote contre l'ensemble des crédits de cette section.

(Le titre III est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV est adopté.)

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

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

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

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

**M. le président.** Sur le titre VI, M. Miossec, rapporteur pour avis, a présenté un amendement n° 44 ainsi rédigé :

« I. — Réduire de 22.500.000 francs les autorisations de programme du titre VI.

« II. — Réduire de 6.088.000 francs les crédits de paiement du titre VI. »

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

**M. Jean-Claude Petit, rapporteur pour avis suppléant.** Monsieur le ministre, l'année dernière, à la même époque, au cours de la discussion des crédits de la marine marchande, M. Chamant, alors ministre des transports, avait, au nom du Gouvernement, annoncé à l'Assemblée la préparation d'un plan de relance de la pêche. Il nous assurait qu'avant la fin du premier semestre de 1972 ce plan, sous forme de programme pluriannuel, serait publié.

Or, ce plan, nous l'attendons toujours.

Nous savons que des consultations ont été entreprises avec la profession, que des projets ont été élaborés, mais l'année 1972 touche à sa fin et les promesses du Gouvernement ne sont toujours pas concrétisées.

Pendant ce temps-là, la balance des pêches continue à se dégrader et son déficit a atteint, en 1971, le chiffre de 921 millions de francs ; à ce rythme-là, il devrait dépasser le milliard de nouveaux francs cette année.

La commission a estimé que, devant une telle situation, il était urgent que, dans le cadre du plan de relance de la pêche maritime promis, le Gouvernement définisse une nouvelle politique d'aide à la pêche.

C'est pourquoi elle a déposé cet amendement n° 44 qui, en supprimant les autorisations de programme et les crédits de paiement correspondant aux mesures nouvelles du chapitre 64-00 relatif au « Programme d'adaptation de l'industrie des pêches maritimes », manifeste le refus de la commission de voir le Gouvernement poursuivre la politique actuelle d'aide à la pêche, inadaptée à la gravité de la situation des pêches maritimes françaises.

Elle souhaite que le Gouvernement s'engage résolument à mettre en œuvre, dès l'année 1973, un plan de relance de la pêche maritime qui tienne compte des besoins de renouvellement de la flotte de pêche artisanale.

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission des finances ?

**M. Pierre Lucas, rapporteur spécial.** La commission des finances n'a pas cru devoir s'associer à cet amendement.

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

**M. le ministre des transports.** Cet amendement serait justifié si je n'avais pas, à l'instant, indiqué clairement quelles étaient mes intentions en matière de pêche, en matière de règle du jeu et, d'une manière assez globale, en matière d'interventions en faveur de la pêche maritime.

Plutôt que d'un plan pluriannuel fondé sur des valeurs absolues trop faibles, j'ai préféré, dans l'intérêt des marins-pêcheurs, augmenter les crédits et définir une règle du jeu.

Je peux annoncer dès maintenant qu'avant la fin de la session budgétaire un aménagement des dotations actuellement prévues au projet de budget sera proposé au Parlement, aménagement qui permettra de dégager les moyens d'un effort supplémentaire dont j'ai indiqué le montant et qui sera de nature à répondre aux préoccupations de la commission de la production et des échanges.

**M. le président.** L'amendement est-il maintenu ?

**M. Jean-Claude Petit, rapporteur pour avis suppléant.** Les précisions que M. le ministre nous a données au cours de ce débat et plus précisément celles qu'il vient de nous fournir me donnent personnellement satisfaction.

Il est toujours délicat, surtout lorsqu'on n'est que rapporteur suppléant, de retirer un amendement présenté au nom de la commission.

Néanmoins, je crois pouvoir le faire compte tenu des assurances que M. le ministre vient de nous donner.

**M. le président.** L'amendement n° 44 est retiré.

**M. Paul Cermolacce.** Nous le reprenons, car il s'agit d'un vœu de la profession.

**M. le président.** Je mets aux voix l'amendement n° 44, retiré par la commission de la production et des échanges mais repris par le groupe communiste.

(L'amendement n'est pas adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole ?...

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

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

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

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

**M. le président.** Nous avons terminé l'examen des crédits du ministère des transports (IV. — Marine marchande).

La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

— 2 —

#### DEPOT D'UN PROJET DE LOI MODIFIE PAR LE SENAT

**M. le président.** J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi modifié par le Sénat étendant le champ d'application de la loi validée et modifiée du 2 novembre 1943 relative à l'organisation du contrôle des produits antiparasitaires à usage agricole.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 2613, distribué et renvoyé à la commission de la production et des échanges.

— 3 —

#### DEPOT D'UN PROJET DE LOI ADOPTE PAR LE SENAT

**M. le président.** J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi adopté par le Sénat sur la Banque de France.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 2612, distribué et renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 4 —

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Lundi 6 novembre 1972, à quinze heures, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1973 (n° 2582). (Rapport n° 2585 de M. Guy Sabatier, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.)

Affaires sociales et santé publique (suite) :

I. — Section commune ;

II. — Affaires sociales :

(Annexe n° 5. — Sécurité sociale. — M. Icart, rapporteur spécial ; avis n° 2586, tome IV, de M. Ribadeau Dumas, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

(Annexe n° 6. — Travail, emploi et population. — M. Griotteray, rapporteur spécial ; avis n° 2586, tome V, de M. Jacques Delong, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

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

La séance est levée.

(La séance est levée le samedi 4 novembre, à deux heures trente.)

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

## Convocation de la conférence des présidents.

La conférence constituée conformément à l'article 48 du règlement est convoquée le mercredi 8 novembre 1972, à dix-neuf heures, dans les salons de la présidence, en vue d'établir l'ordre du jour de l'Assemblée.

## QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE  
(Application des articles 133 à 139 du règlement.)

## QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

Routes (aménagement de la R. N. 10.).

26837. — 3 novembre 1972. — M. Marle attire l'attention de M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme sur les dangers de plus en plus considérables que présente, pour les usagers, la R. N. 10 sur le parcours de Bordeaux à Bayonne. 135 accidents, 35 morts et 300 blessés au cours des trois derniers mois en font de très loin la route la plus meurtrière de France. Or, l'accroissement du trafic, notamment celui des transports internationaux de marchandises en raison des accords intervenus entre l'Espagne et le Marché commun, va encore s'accroître dans les mois et les années à venir, en dehors même de la période des vacances où toute circulation normale devient impossible. Il lui demande dans ces conditions s'il n'envisage pas d'accélérer et de compléter le programme qui, d'ici fin 1976, doit permettre seulement de porter à quatre voies une partie de la R. N. 10, laissant subsister de trop nombreux passages (près de 80 km) indignes d'une voie internationale et générateurs d'accidents causant, tant en vies humaines qu'au point de vue économique, des pertes incommensurablement plus importantes que le coût de l'aménagement nécessaire de cette voie à grande circulation.

## QUESTIONS ECRITES

Article 139 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 de un mois. »

## Abattoirs municipaux

(T. V. A. — Activité de gestion et activité d'exploitation).

26838. — 3 novembre 1972. — M. Ansquer s'étonne auprès de M. le ministre de l'économie et des finances de n'avoir pas reçu de réponse, malgré deux rappels successifs, à sa question écrite n° 23059 (Journal officiel, Débat A. N. du 18 mars 1972, p. 610). Comme il tient particulièrement à connaître sa position à l'égard du problème évoqué, il lui en renouvelle les termes en lui demandant une réponse rapide. Il lui expose que : parmi les 418 abattoirs inscrits au plan d'équipement, 327 assurent uniquement le service public obligatoire. Quarante-quatre (44) municipalités assurent le service public obligatoire mais ont concédé ou affermé l'exploitation de leur abattoir, par contre, dix-sept municipalités assurent, d'une part, la gestion, c'est-à-dire le service public obligatoire et, d'autre part, l'exploitation de l'abattoir, c'est-à-dire tous les services énumérés dans la loi du 8 juillet 1965 et les décrets du 10 juillet 1967 et 2 juillet 1970, ce qui représente une activité industrielle du fait de la transformation d'un animal vivant en carcasse découpée en quartiers, traitement des abats, etc. Parmi ces municipalités

figure une commune qui assure la gestion et l'exploitation de son abattoir et de son frigorifique public depuis leur ouverture en 1965. Le gestionnaire de l'établissement a précisé à la direction départementale des services fiscaux que la commune en cause avait fait une concession d'exploitation au profit d'une société de viande en gros dont le siège social est aux abattoirs, de divers locaux de désossage, de conditionnement et de locaux techniques et administratifs en vue d'un assujettissement partiel à la T. V. A. et dans le but de récupérer la T. V. A. payée pour les investissements relatifs à ces locaux. La direction départementale des services fiscaux a rappelé au gestionnaire que sont exonérées des T. C. A. en vertu des dispositions de l'article 261-6 (3°) du code général des impôts les opérations réalisées par la règle municipale en tant qu'elle assure un service public obligatoire. Ce service concerne l'ensemble des opérations effectuées dans le cadre de l'exploitation de l'abattoir depuis l'arrivée des animaux jusqu'à leur sortie sous forme de carcasse, y compris les fournitures diverses nécessaires à la réalisation des opérations et à la mise à la disposition des usagers d'une chambre froide dans le cadre de l'opération de ressuage. Il était précisé que, par contre, sont imposables la mise à disposition des usagers de l'abattoir ou d'autres personnes, des installations frigorifiques permettant la conservation des produits jusqu'à leur commercialisation. Il en est de même en ce qui concerne la mise à disposition des locaux exploités par la société de viande en gros ainsi que la livraison des fournitures diverses autres que celles se rattachant aux opérations d'abattage. Ceci précisé, il a été décidé que le prorata de récupération de la T. V. A. serait fixé à 22 p. 100, ce taux correspondant aux recettes imposables par rapport aux recettes globales. La commune concernée a été admise à récupérer 22 p. 100 de T. V. A. payée sur les travaux d'investissement en 1968-1969 et 22 p. 100 du montant de T. V. A. payée sur la gestion et l'exploitation de l'abattoir et du frigorifique. La solution retenue paraît manifester une erreur d'interprétation dans les termes « services publics obligatoires » et exploitation ». En effet, la gestion a pour but d'assurer le service public obligatoire alors que l'exploitation consiste dans la transformation du produit. Si cette interprétation logique était retenue, la commune en cause pourrait entrer dans le champ d'application de la T. V. A. pour tout ce qui est en dehors de son service public obligatoire, c'est-à-dire : l'exploitation de l'abattoir et de ses annexes, la gestion et l'exploitation de l'entrepôt frigorifique, les locaux aménagés concédés à la société privée dans le cadre de la loi du 10 juillet 1967. Il lui demande quelle est sa position à l'égard de cette interprétation. Si cette interprétation n'était pas retenue, cette commune demanderait l'application de l'article 5-1-1<sup>er</sup> de la loi du 6 janvier 1966 par laquelle les collectivités locales peuvent, sur leur demande, être assujetties à la T. V. A. au titre d'opérations pour lesquelles elles ne sont pas obligatoirement soumises. Il lui demande, s'agissant de ce choix, quand paraîtra le décret en Conseil d'Etat auquel est subordonnée l'application de l'article précité.

## Stationnement

(installation de parcmètres par une société privée).

26839. — 3 novembre 1972. — M. Bolo expose à M. le ministre de l'économie et des finances que la municipalité d'une grande ville a confié à une société privée (société anonyme) l'installation de parcmètres tendant à faciliter le stationnement en créant un stationnement payant dans les principales voies de cette ville. Les contraventions au stationnement payant, ainsi institué, donnent lieu de la part de la société à des « requêtes d'injonction de payer » qui précisent que la somme due doit être payée à la Trésorerie principale de la ville. Cette demande est accompagnée d'un document intitulé « Avertissement. Dernier avis de la Trésorerie principale. Ville de X. ». La procédure ainsi employée a pour effet d'instituer un recouvrement public de créances privées. Il lui demande quelle est sa position à l'égard de cette procédure. Il souhaiterait savoir si l'action engagée peut être considérée comme étant faite au nom de la seule société anonyme ayant mis en place les parcmètres. Dans l'affirmative il semble étonnant que soit produite une pièce faisant état d'un recouvrement par l'autorité municipale, ou en son nom. Il convient d'observer que la procédure utilisée est une procédure de droit privé mais que les pièces produites invoquent un recouvrement de caractère public. On peut, en conséquence, se demander *o contrario* si l'action engagée l'est au nom de l'autorité municipale ou a donné la concession à la société en cause. Dans ce cas, en vertu de quels textes une société de droit privé utilise-t-elle des prérogatives de droit réservé ordinairement à l'administration avec les privilèges qui s'attachent normalement au mode de recouvrement des créances publiques. « L'avertissement avant mise en demeure » étant rédigé sans que figure la moindre trace de la nature juridique de ladite société anonyme, on peut se poser la question de savoir pour quelles raisons on paraît souhaiter cacher le caractère privé de cette

société. S'agissant d'une société anonyme, celle-ci ne devrait-elle pas faire figurer son numéro d'inscription au registre du commerce sur la correspondance qu'elle échange avec ses clients. Sinon, quels textes dispensent cette société des obligations de la loi. Enfin, il serait intéressant de savoir comment la société parvient à obtenir les renseignements du fichier d'immatriculation des véhicules tenu par le service des cartes grises de la préfecture. La façon de procéder qui vient d'être analysée paraît assez équivoque, c'est pourquoi il lui demande s'il ne conviendrait pas de préciser les méthodes à utiliser dans des cas analogues à celui qu'il vient de lui exposer.

Colonies de vacances : coût des stages de formation des cadres.

26840. — 3 novembre 1972. — **M. Boscher** expose à **M. le Premier ministre** (jeunesse, sports et loisirs) le problème posé, pour les bénéficiaires et leurs familles, par le coût de plus en plus élevé des stages de formation des cadres des camps et colonies de vacances. Ces volontaires qui assurent l'encadrement de quelque 1.200.000 enfants doivent payer pour leur stage de formation 250 francs alors que ce chiffre n'était que de 80 francs en 1954. Il lui demande si, dans le souci de préserver l'attrait de ces stages, il entend donner aux organismes responsables les moyens d'en maintenir tout au moins le coût au niveau actuel et éventuellement d'en permettre l'abaissement.

Allocation de logement  
(personnes âgées habitant des foyers-logements).

26841. — 3 novembre 1972. — **M. Cressard** appelle l'attention de **M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales** sur les problèmes posés aux foyers-logements pour personnes âgées par l'article 18 du décret n° 72-526 du 29 juin 1972 pris pour l'application de la loi n° 71-582 du 16 juillet 1971 relative à l'allocation-logement. L'article susvisé stipule que le local doit être aménagé de manière à constituer une unité d'habitation autonome même s'il se situe dans un ensemble doté de services collectifs. Il s'agirait, selon l'administration, de logements de type F. 1-10. Or, de nombreux foyers-logements construits ces dernières années avec l'agrément du ministère des affaires sociales et du ministère de l'équipement ne comportent pas de logements de ce type. Aussi les personnes âgées résidant dans ces maisons et qui percevaient jusqu'à ce jour l'allocation de loyer prévue à l'article L. 161 du code de la famille et de l'aide sociale ne bénéficiaient pas de la nouvelle allocation-logement. Il lui demande en conséquence si, pour que soit respectée la volonté du législateur de venir en aide aux personnes âgées disposant de ressources modestes, il n'envisage pas de prévoir des mesures dérogatoires pour les personnes âgées habitant des logements édifiés selon les anciennes normes.

Conseil fiscal et juridique  
(I. R. P., régime de l'évaluation administrative).

26842. — 3 novembre 1972. — **Mme de Hauteclocque** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** si un conseil juridique et fiscal aurait légalement opté pour le régime de l'évaluation administrative en matière de revenus professionnels peut faire l'objet de la part de son inspecteur des impôts d'une vérification fiscale, au lieu d'exercice de sa profession, portant notamment sur l'examen de ses comptes bancaires et de chèques postaux.

Morine marchande  
(syndics des gens de mer ; catégorie B des fonctionnaires).

26843. — 3 novembre 1972. — **M. Pierre Lelong** rappelle à **M. le ministre des transports** qu'un projet de statut particulier est à l'examen du Gouvernement, tendant à faire classer en catégorie B du statut général des fonctionnaires les syndics des gens de mer. Ce projet, qui aurait, paraît-il, reçu l'avis favorable du secrétaire général à la marine marchande, serait en instance depuis deux ans au ministère des finances. Il attire son attention sur le développement intense de l'activité maritime, par exemple en Bretagne, ce qui a eu pour effet d'accroître le niveau des compétences exigées des syndics des gens de mer, dont l'activité présente de plus en plus nettement un caractère de surveillance et de répression qui devrait les faire classer en catégorie B. Ainsi, les visites de sécurité annuelles ou de mise en service d'un certain nombre de navires sont-elles de plus en plus fréquemment confiées aux syndics des gens de mer,

qui incombent normalement aux inspecteurs de la navigation classés en catégorie A. De même, les syndics des gens de mer accomplissent fréquemment des travaux de secrétaires administratifs, agents classés en catégorie B. En résumé, les fonctions exercées par les syndics des gens de mer prennent un caractère qui dépasse de plus en plus largement le cadre des attributions originales confiées à ces agents. Il lui demande s'il compte obtenir rapidement la prise en considération du projet précité.

Pensions de retraite (rachat de cotisations d'assurance vieillesse ;  
prêtres enseignant dans des établissements privés).

26844. — 3 novembre 1972. — **M. Pierre Lelong** fait connaître à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales** que la caisse régionale d'assurance maladie de Bretagne vient de refuser à deux prêtres, enseignant de façon régulière dans des établissements liés à l'Etat par un contrat d'association, de bénéficier de la possibilité récemment offerte aux salariés d'effectuer des versements de rachat au titre de l'assurance vieillesse, lorsqu'il s'agit de travailleurs dont l'immatriculation à la sécurité sociale n'a été rendue possible que tardivement. Le refus de la caisse régionale se fonde sur l'affirmation de principe que la qualité de salarié ne peut être reconnue aux maîtres non laïques enseignant dans des établissements privés. La caisse spécifie que les prêtres et religieux ne peuvent relever de la sécurité sociale, faute de contrat créant un lien de subordination d'employés à employeur. L'auteur de la question pense que cette manière de voir, fondée pour l'essentiel sur une interprétation de la loi n° 50-222 du 19 février 1950, ne peut être admise. Les enseignants qui travaillent dans des établissements liés à l'Etat par contrat d'association, qu'ils soient prêtres ou non, sont inscrits d'office à la sécurité sociale. L'Etat, qui paie leur traitement, déduit automatiquement de leur salaire les cotisations de la sécurité sociale. De même, les relations entre un directeur d'établissement d'enseignement libre et ceux des maîtres qui sont en même temps prêtres ou religieux sont exactement les mêmes que ceux que ce directeur peut avoir avec les enseignants laïcs : ce sont exactement des rapports d'employeur à employés. L'enseignement dispensé par les maîtres non laïcs est source d'actes professionnels, qui n'ont rien à voir avec les « actes du culte », que vise la loi du 19 février 1950, qui se trouve d'ailleurs antérieure à la législation qui depuis lors a organisé les rapports entre l'Etat et l'enseignement libre. Il lui demande s'il peut intervenir auprès de la caisse régionale d'assurance maladie de Bretagne afin que cessent les errements qu'il se permet de signaler.

Eau (redevances des agences financières de bassin ;  
exploitants agricoles).

26845. — 3 novembre 1972. — **M. Jean-Pierre Roux** appelle l'attention de **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de la protection de la nature et de l'environnement**, sur certaines dispositions du décret n° 66-700 du 14 septembre 1966 relatif aux agences financières de bassin créées par l'article 14 de la loi n° 64-1245 du 16 décembre 1964. L'article 18 de ce décret prévoit que des redevances peuvent être réclamées aux personnes qui rendent l'intervention des agences financières de bassin nécessaires ou utiles parce qu'elles effectuent des prélèvements sur les ressources en eau. Il lui expose à cet égard la situation des exploitants agricoles qui effectuent des pompages d'eau destinés à l'irrigation de leurs cultures. Il lui fait observer que les intéressés, en raison des dispositions de l'article en cause, ont à supporter les incidences des dégâts causés par d'autres (collectivités urbaines, industriels, E. D. F., etc.) qui déversent des quantités importantes d'eau polluée dans les cours d'eau. Il est difficile d'accuser ces exploitants agricoles de faire baisser le niveau de la nappe phréatique en considérant que leurs prélèvements ont pour effet de bouleverser les ressources naturelles. Loin d'abaisser la nappe, ils la réalimentent par infiltrations en eau filtrée, épurée par les diverses couches du sol. La plupart d'entre eux d'ailleurs se servent de pieux d'irrigation pour compléter la déficience des canaux d'irrigation qui, bien souvent, n'atteignent pas leur débit normal cependant qu'ils acquittent les taxes dans leur intégralité. Le texte précité doit entraîner des obligations telles que : l'installation de compteurs, la soumission à des analyses périodiques de contrôle et la tenue de registres mentionnant les pompages effectués. Enfin, le paiement des taxes correspondantes. Compte tenu des charges déjà supportées par les agriculteurs, qui sont obligés d'irriguer leurs terres, ces charges nouvelles risquent de contraindre un certain nombre d'entre eux à abandonner leurs cultures, ce qui ne peut que contribuer à accroître l'exode rural, lequel se fait déjà fâcheusement sentir dans des régions même réputées comme assez privilégiées, par exemple le département de Vaucluse. Il lui demande s'il peut faire procéder à une nouvelle étude de ce problème afin que les dispositions rap-

pelées, qui doivent donner lieu à des redevances au bénéfice des agences de bassin, soient modifiées de telle sorte que les exploitants agricoles ne soient pas les principales victimes de mesures qui sont destinées à obtenir une meilleure répartition des eaux et surtout à éviter leur pollution.

#### Fonctionnaires

(D. O. M. : rémunération pendant leur congé annuel).

26846. — 3 novembre 1972. — M. Fontaine expose à M. le ministre de l'économie et des finances que par dépêche du 17 février 1954 et du 7 avril 1954 il précisait limitativement les éléments de rémunération auxquels peuvent prétendre les agents en fonction dans les D. O. M. lorsqu'ils se rendent en métropole pendant leur congé annuel soit à leurs frais soit aux frais d'une administration autre que celle dont ils font partie. Il lui signale que ces prescriptions sont exorbitantes du droit commun et à certains égards ségrégationnistes. En effet, le congé annuel prévu par le statut de la fonction publique est applicable à l'ensemble des fonctionnaires de l'Etat, quel que soit le département d'affectation. La jouissance du congé annuel n'est pas assignée en un lieu déterminé. Au cours de son congé annuel le fonctionnaire ne change pas de domicile. Si on considère la situation d'un fonctionnaire de l'Etat en service sur le territoire métropolitain, l'on observe qu'au cours de son congé annuel il peut se rendre dans n'importe quel département, dans n'importe quel pays étranger, tout en conservant le bénéfice de la rémunération attachée au lieu où il exerce ses fonctions. Au surplus il n'est jamais délivré de certificat de cessation de paiement au titulaire d'un congé annuel. Toutes ces raisons font que les règlements cités ci-dessus sont critiquables et injustes. C'est pourquoi il lui demande pour rétablir l'équité s'il envisage d'abroger purement et simplement ces dispositions.

D. O. M. (retenue au profit des services financiers sur les sommes encaissées au titre de l'octroi de mer).

26847. — 3 novembre 1972. — M. Fontaine expose à M. le ministre de l'économie et des finances qu'il y a un an il lui demandait de lui faire connaître 1° suivant quel texte est opérée la retenue au profit des services financiers sur les sommes encaissées au titre de l'octroi de mer dans les départements d'outre-mer; 2° quel est le taux de cette retenue et son montant global pour les années 1966-1970 et 1971; 3° quelle est la clef de répartition des sommes ainsi encaissées entre le personnel de ces services; 4° s'il est exact qu'en cas de trop perçu le supplément est versé aux caisses de l'Etat, ce qui constituerait un détournement de l'affectation d'une recette. N'ayant toujours pas reçu de réponse et désireux d'être renseigné sur ces points, il lui renouvelle sa question.

D. O. M. : garanties de ressources des travailleurs privés d'emploi (ordonnance du 13 juillet 1967.)

26848. — 3 novembre 1972. — M. Fontaine demande à M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales si, compte tenu de l'aggravation du chômage chronique à la Réunion à la suite de la concentration et de la modernisation de certaines industries et administrations, il n'envisage pas d'étendre aux départements d'outre-mer les dispositions de l'ordonnance du 13 juillet 1967, relative aux garanties de ressources des travailleurs privés d'emploi. La solution généralement excipée qui consiste à accorder des fonds de chômage ne résoud pas le problème des cadres, employés et ouvriers spécialisés, d'autant que par ailleurs les crédits dont il s'agit ne sont même pas actualisés et ne parviennent pas à résorber le chômage classique.

D. O. M. : fichier des lois et décrets applicables.

26849. — 3 novembre 1972. — M. Fontaine expose à M. le Premier ministre (D. O. M.-T. O. M.) que le régime législatif des départements d'outre-mer et singulièrement celui de la Réunion est d'une telle complexité que nul n'est à même de dresser la liste des textes applicables dans ces départements. En effet trois régimes cohabitent : a) avant le 19 mars 1946, le texte s'applique s'il a fait l'objet d'une promulgation spéciale ou s'il a été étendu par décret; b) du 19 mars au 24 décembre 1946, le texte ne s'applique pas, sauf mention expresse dans ce sens; c) à partir du 24 décembre 1946, le texte s'applique avec possibilité d'adaptation en vertu du décret du 26 avril 1960. Au surplus, ce qui vient aggraver la complexité du problème, une loi ou un décret nouveau modifiant un texte antérieur non applicable est lui-même inapplicable. Dans ces conditions, seul

un fichier complet et constamment tenu à jour permettrait de connaître l'état du droit applicable. Il lui demande dans ces conditions s'il est envisagé de procéder à l'établissement de ce document et dans l'affirmative dans quel délai il pourra être mis à la disposition des praticiens du droit.

D. O. M. : fichier des lois et décrets applicables.

26850. — 3 novembre 1972. — M. Fontaine expose à M. le ministre de la justice que le régime législatif des départements d'outre-mer et singulièrement celui de la Réunion est d'une telle complexité que nul n'est à même de dresser la liste des textes applicables dans ces départements. En effet, trois régimes cohabitent : a) avant le 19 mars 1946, le texte s'applique s'il a fait l'objet d'une promulgation spéciale ou s'il a été étendu par décret; b) du 19 mars au 24 décembre 1946, le texte ne s'applique pas, sauf mention expresse dans ce sens; c) à partir du 24 décembre 1946, le texte s'applique avec possibilité d'adaptation en vertu du décret du 26 avril 1960. Au surplus, ce qui vient aggraver la complexité du problème c'est qu'une loi ou un décret nouveau modifiant un texte antérieur non applicable est lui-même inapplicable. Dans ces conditions, seul un fichier complet et constamment tenu à jour permettrait de connaître l'état du droit applicable. Il lui demande dans ces conditions s'il est envisagé de procéder à l'établissement de ce document et dans l'affirmative dans quel délai il pourra être mis à la disposition des praticiens du droit.

D. O. M. (allocation spéciale en faveur des personnes âgées).

26851. — 3 novembre 1972. — M. Fontaine expose à M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales qu'il avait interrogé son prédécesseur sur le point de savoir s'il envisageait de faire disparaître le paragraphe 3 de l'article 2 du décret n° 52-799 du 26 septembre 1952 fixant les conditions d'application de la loi n° 52-799 du 10 juillet 1952 relative à l'allocation spéciale et au fonds spécial afin de faire bénéficier les personnes âgées des départements d'outre-mer des dispositions dont il s'agit. N'ayant reçu aucune réponse à ce sujet et désireux d'être fixé sur ce point, il lui renouvelle sa question.

Communes (personnel) : travail à mi-temps.

26852. — 3 novembre 1972. — M. Fortuit rappelle à M. le ministre de l'intérieur sa réponse n° 22887, publiée au Journal officiel du 24 avril 1972, au sujet des agents des collectivités locales travaillant à mi-temps. Dans cette réponse, il était précisé que « les textes instituant et organisant le régime de travail à mi-temps des agents communaux seraient publiés avant l'été 1972 ». Un long délai s'étant écoulé depuis cette date, il lui demande quand les textes dont il s'agit pourront être publiés.

Ecoles nationales vétérinaires (Lyon : étudiant algérien).

26853. — 3 novembre 1972. — M. Gosnat attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture et du développement rural sur la situation faite à un jeune Algérien, admis en 1969 à l'école nationale vétérinaire de Lyon, en qualité d'élève étranger, ainsi que le prouve une attestation de nationalité algérienne établie le 15 avril 1969 par M. le vice-consul d'Algérie à Grenoble. Parallèlement, ce jeune Algérien, possédant la double nationalité algérienne et française, demandait au ministère des affaires sociales en 1969 (année de sa majorité civile) à ne conserver que la seule nationalité algérienne. Après trois ans d'études, et alors que le ministère des affaires sociales n'a pas encore fait connaître sa décision, ce jeune Algérien vient d'être radié de l'école nationale vétérinaire de Lyon par la direction générale de l'enseignement, des études et de la recherche du ministère de l'agriculture sous prétexte qu'il était de nationalité française lors de son admission à l'école. Cette radiation soulève l'émotion et l'indignation des élèves des écoles vétérinaires de notre pays. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que soit rapportée sans retard la décision arbitraire de radiation qui frappe le jeune Algérien, élève de l'école nationale vétérinaire de Lyon.

Mutation (droits de) : exonération lors de la première transmission : notion d'achèvement des immeubles.

26854. — 3 novembre 1972. — M. Bles expose à M. le ministre de l'économie et des finances que l'application stricte de l'article 1241 (alinéa 1°) du code général des impôts, selon lequel « les immeubles sont considérés comme achevés à la date du dépôt à la mairie de la déclaration prévue par la réglementation relative au permis de

construire », ne lui semble pas compatible avec celle de la loi n° 87-3 du 3 janvier 1967, articles 1<sup>er</sup> et 4, devenus l'article 1801-3 du code civil, qui dispose que « la vente en l'état futur d'achèvement est le contrat par lequel le vendeur transfère immédiatement à l'acquéreur ses droits sur le sol ainsi que les propriétés existantes » (*Journal officiel*, 1967, p. 103). Il lui demande si le texte de l'article 1241 (alinéa 2<sup>o</sup>) interdit tout autre moyen de preuve de l'achèvement réel d'un immeuble, notamment l'occupation effective par un propriétaire ou un locataire, si des actes ou des contrats assurent, sans contestation possible, la réalité de cette occupation. Il lui expose qu'en outre il peut arriver que des locaux soient achevés alors que l'immeuble dont ils font partie ne l'est pas encore totalement. Il lui demande si, dans ces conditions, pour assurer une bonne application de l'article 1241 (alinéa 1<sup>er</sup>) du code général des impôts, il ne faudrait pas prévoir la possibilité de dépôt de déclaration d'achèvement partiel.

*Déportés (parité des pensions des déportés politiques et des déportés résistants).*

26855. — 3 novembre 1972. — M. Poirier rappelle à M. le ministre des anciens combattants que la loi du 9 juillet 1970 a décidé la parité des pensions de déportés politiques et de déportés résistants. L'application doit se faire en quatre étapes de telle sorte que l'égalité soit complète au 1<sup>er</sup> janvier 1974. Or certains déportés politiques n'ont encore perçu aucune majoration. Il lui demande : 1° s'il demeure beaucoup de cas en instance ; 2° dans l'affirmative, sous quel délai il envisage de les régler.

*Ecoles maternelles et primaires (cantines).*

26856. — 3 novembre 1972. — M. Poirier rappelle à M. le ministre de l'éducation nationale que les cantines ou restaurants d'enfants des écoles maternelles et primaires ne bénéficient d'aucune aide financière de l'Etat, contrairement à ceux des autres degrés de l'enseignement. Il s'agit là d'une lacune d'autant plus fâcheuse que l'importance de l'alimentation est plus grande pour de jeunes enfants que pour tous les autres. Les collectivités locales s'efforcent d'y pallier mais l'intervention de l'Etat reste nécessaire si l'on veut véritablement agir en faveur de la santé des enfants. Il lui demande quelles mesures il compte prendre en ce sens, et notamment si le Gouvernement a bien l'intention de soumettre un projet de loi au Parlement, comme cela a déjà été évoqué.

*Enseignants (titularisation des maîtres auxiliaires).*

26857. — 3 novembre 1972. — M. Poirier rappelle à M. le ministre de l'éducation nationale que de nombreux maîtres du second degré sont des jeunes gens recrutés comme auxiliaires après la licence et la maîtrise. En raison du nombre réduit de places offertes au concours du C. A. P. E. S., ces jeunes maîtres restent souvent très longtemps dans la situation d'auxiliaire, alors qu'ils occupent pourtant des postes importants. Considérant que cette situation n'est pas normale, il lui demande quelles mesures il envisage pour y mettre fin.

*Enseignants (P. E. G. C.).*

26858. — 3 novembre 1972. — M. d'Allières attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la situation dans laquelle se trouvent les professeurs d'enseignement général des collèges (P. E. G. C.) qui sont particulièrement défavorisés par rapport aux instituteurs et aux professeurs des collèges techniques avec lesquels ils étaient jusqu'à présent à parité. Il lui demande ce qu'il envisage de faire pour que ces enseignants bénéficient des mesures favorables accordées à leurs collègues.

*Etablissements scolaires (chefs d'établissement retraités avant 1968).*

26859. — 3 novembre 1972. — M. Chazelle appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la situation qui est faite aux proviseurs, directrices, censeurs et principaux de lycée et de collèges d'enseignement secondaire qui ont pris leur retraite avant le 30 juin 1968. Il lui fait observer, en effet, que ces personnels retraités ne peuvent prétendre au bénéfice du décret du 30 mai 1969 qui a harmonisé les emplois de direction des établissements sco-

laire du second degré et qui a amorcé la revalorisation de ces fonctions. Les intéressés sont donc victimes d'une grave injustice et, dans ces conditions, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour leur étendre rapidement les dispositions du décret précité.

*Enseignants (conseillers techniques et pédagogiques).*

26860. — 3 novembre 1972. — M. Regaudie appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la situation difficile dans laquelle se trouvent les conseillers techniques et pédagogiques au regard de l'évolution des revenus des enseignants de carrières comparables. En effet, le classement des conseillers techniques et pédagogiques à l'intérieur de trois catégories ne correspond plus aux normes primitives. Ainsi, certains conseillers classés au 3<sup>e</sup> échelon ont les diplômes suffisants pour accéder au 2<sup>e</sup> échelon, mais ne peuvent y prétendre par engorgement de celui-ci. D'autre part, l'indice le plus bas qui est actuellement de 185 brut, n'est plus équivalent à celui des instituteurs auquel il est lié à l'origine, qui est passé, lui, à 215 brut. Le manque de crédits et d'équipements réservés aux conseillers techniques et pédagogiques réduit de plus en plus l'intérêt de leur tâche, pour les confiner dans des fonctions quasi administratives. Alors qu'ils ont pour but de former les futurs animateurs d'associations et mouvements divers, certains d'entre eux ont des salaires inférieurs à ceux de leurs élèves bourgeois (950 francs contre 1.250 francs). Il lui demande si des améliorations ne pourraient intervenir prochainement lors de la mise en route du nouveau budget, afin que ces enseignants bénéficient d'une revalorisation normale de leur carrière et ne soient plus traités en « parents pauvres » de l'éducation nationale.

*Fiscalité immobilière (prélèvement sur les profits de construction).*

26861. — 3 novembre 1972. — M. Vollquin attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur le fait que l'article 2 de la loi du 29 juin 1971 reconduit le régime du prélèvement sur les profits de construction, applicable aux personnes physiques dont l'activité exclusive consiste en construction de logements. Il met cependant une limite au caractère libérateur du prélèvement. Les profits ne doivent pas excéder un montant de 400.000 francs apprécié de façon continue sur une période de quatre ans. Si une entreprise réalise, au cours d'un premier exercice, soumis à ce nouveau texte, la totalité du profit sur lequel elle peut prétendre au prélèvement, qu'advient-il de celui qu'elle pourra réaliser au cours de la troisième ou de quatrième année s'il est inférieur au résultat négatif qui pourra être constaté au cours de la deuxième année. Exemple : une entreprise réalise en 1972 un profit de 400.000, en 1973 un déficit de 100.000, en 1974 un profit de 50.000, en 1975 un profit de 40.000. Le total sur cette période de quatre ans, apprécié de façon continue, s'élève à 400.000 — 100.000 + 50.000 + 40.000 = 390.000. Il lui demande si cette entreprise pourra bénéficier en 1974 et 1975 du prélèvement libérateur.

*Sociétés civiles professionnelles (imposition de la plus-value résultant des apports des associés).*

26862. — 3 novembre 1972. — M. Vollquin attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur le fait que les dispositions de l'article 35-III de la loi n° 66-879 du 29 novembre 1966, qui prévoient que l'imposition de la plus-value constatée, lors de l'apport par un associé, de la clientèle ou des éléments d'actif affectés à l'exercice de sa profession à une société civile professionnelle, est reportée au moment où s'opérera la transmission ou le rachat des droits sociaux de cet associé, c'est-à-dire au moment où l'associé quittera la société. Il lui demande si l'on doit considérer que cette transmission est remplie, lorsque l'arrêté de constitution de la société est rapporté après quatorze mois d'exercice, ou bien doit-on simplement considérer que chacune des parties reprend ses droits, il n'y a pas eu transmission ou rachat des droits sociaux et dans ce cas la plus-value théorique n'est pas à retenir, la clientèle ou les éléments d'actifs conservant leur valeur d'acquisition primitive.

*Sports (règles d'éligibilité aux comités directeurs des ligues ou comités régionaux).*

26863. — 3 novembre 1972. — M. Vollquin attire l'attention de M. le Premier ministre (jeunesse, sports et loisirs) sur le fait que l'arrêté ministériel du 19 juin 1967 a limité les mandats des membres des comités directeurs des ligues ou comités régionaux des différents sports. Il lui demande s'il envisage de rapporter la

mesure d'inéligibilité des membres des comités régionaux, devant le vide qui ne manquera pas de se créer à la fin du deuxième mandat de quatre ans, qui va débiter, et en raison de la difficulté de recruter les dirigeants expérimentés et dévoués, étant d'autre part entendu que certains ont droit finalement à une dérogation, que la liberté d'expression permet à toute personne, répondant aux exigences des textes, de se porter candidat et aux électeurs de choisir le candidat de leur choix.

*Presse (régime fiscal : rapport Sérisé).*

26864. — 3 novembre 1972. — **M. Capelle** expose à **M. le Premier ministre** que la presse, plus particulièrement celle qui s'efforce de soutenir des idées et dont les ressources commerciales se trouvent de ce fait plus restreintes, connaît des difficultés telles que l'on peut être inquiet de l'avenir de la presse indépendante. Le rapport Sérisé avait proposé en particulier deux mesures : l'une est relative au régime des provisions pour acquisition d'actif, l'autre concerne l'impôt sur les salaires et la T. V. A. En conséquence, il lui demande s'il peut lui préciser quelle suite il entend donner aux propositions du rapport Sérisé.

*Enseignants (situation judiciaire de certaines catégories).*

26865. — 3 novembre 1972. — **M. Raoul Bayou** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur l'important préjudice de carrière subi par les professeurs certifiés, les professeurs techniques de lycée technique, les professeurs techniques adjoints d'école nationale supérieure d'arts et métiers, et les professeurs techniques adjoints d'école normale nationale d'apprentissage. Ils sont victimes en effet, d'un échelonnement judiciaire particulièrement défavorable aux échelons intermédiaires de leur grade. Il lui demande quelles décisions il compte prendre dans le cadre du budget de 1973, pour mettre fin au préjudice de carrière subi par ces enseignants.

*Evénements d'Algérie*

*(octroi de pensions aux familles des disparus. Loi d'amnistie).*

26866. — 3 novembre 1972. — **M. Raoul Bayou** attire l'attention de **M. le ministre des anciens combattants** sur les suites très graves occasionnées aux familles de disparus en Algérie, par la décision prise le 12 mai dernier par le 4<sup>e</sup> bureau de la direction des pensions, de ne pas attribuer, ou de supprimer, les pensions des familles ne possédant pas une attestation de l'administration française, certifiant le lieu, la date et le motif de l'enlèvement de la victime, ouvrant droit à pension selon la loi du 31 juillet 1963. D'autre part, certaines familles se voient refuser tous droits à pension sous le prétexte que les attestations délivrées par le comité international de la Croix-Rouge en cas d'absence ou de décès, n'établissent pas suffisamment la relation entre les événements d'Algérie et la disparition. Ainsi, dix ans après les accords d'Evian, le Gouvernement algérien ayant refusé de tenir ses engagements, le Gouvernement français continue une politique de brimades et d'injustices systématiques à l'égard des rapatriés et des familles des victimes. Il lui demande s'il ne juge pas nécessaire de mettre fin à cette attitude si contraire à l'équité, et s'il ne compte pas : 1<sup>o</sup> donner des instructions à ses services, afin que les modalités d'octroi et pension soient assouplies ; 2<sup>o</sup> user de toute son influence auprès du gouvernement pour que soit promulguée, enfin, une véritable loi d'amnistie.

*Succession (droits de : évaluation d'un immeuble loué).*

26867. — 3 novembre 1972. — **M. Krieg** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** sur quelles bases est évalué par l'administration un immeuble entièrement loué, dans le cadre de la loi du 1<sup>er</sup> septembre 1948 modifiée, lorsqu'il s'agit d'une déclaration de succession.

*Contribution foncière des propriétés bâties (exonération : département de l'Eure).*

26868. — 3 novembre 1972. — **M. Lalné** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'en application de la loi n<sup>o</sup> 71-583 du 16 juillet 1971 les exemptions de longue durée de la contribution foncière des propriétés bâties accordées aux constructions nouvelles affectées à l'habitation principale seront supprimées pour les immeubles achevés après le 31 décembre 1972. Il attire son attention sur la situation de nombreuses personnes qui se sont

engagées à construire une résidence principale et qui vont se trouver dans l'impossibilité d'achever cette construction avant le 1<sup>er</sup> janvier prochain, en raison du délai assez long pour l'obtention de la prime à la construction et des prêts du Crédit foncier. A titre d'exemple, il lui signale que dans le département de l'Eure des demandes sont en instance depuis près d'un an en raison de la modicité des crédits alloués. Il lui demande si, compte tenu de cette situation, il ne serait pas possible de maintenir le bénéfice de l'exemption de longue durée pour les constructions qui, achevées après le 31 décembre 1972, ont fait l'objet d'un permis de construire délivré avant le 1<sup>er</sup> janvier 1973.

*I. R. P. (déduction supplémentaire de 10 p. 100 : gérant minoritaire d'une S. A. R. L. dans l'industrie du bâtiment).*

26869. — 3 novembre 1972. — **M. Massot** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que le bénéfice de la déduction supplémentaire de 10 p. 100 pour le calcul de l'I. R. P. P., en matière de salaires, est accordé aux ouvriers d'une entreprise de bâtiment, à condition d'exercer une activité ressortissant de la branche du bâtiment, de percevoir une rémunération analogue à celle des ouvriers du bâtiment, de travailler sur les chantiers. Dans une réponse à une question écrite, publiée au *Journal officiel*, Débats Sénat, du 3 avril 1965, il était indiqué que « le gérant minoritaire d'une S. A. R. L. ne saurait être regardé comme exerçant la profession d'ouvrier du bâtiment au sens de l'article 5 de l'annexe 4 du code général des impôts, dès lors, l'intéressé ne peut être admis au bénéfice de la déduction supplémentaire de 10 p. 100 pour frais professionnels, prévus audit article ». Dans les petites entreprises, les associés ont une part active sur les chantiers, et il arrive très souvent qu'un des associés soit nommé gérant, avec des occupations très réduites. Dans ces conditions particulières, les deux solutions ci-dessus sont difficilement conciliables. Il reste un fait certain : l'associé minoritaire d'une S. A. R. L., qui est souvent chef de chantier, s'occupe exclusivement sur les chantiers et n'encaisse aucune rémunération ou une rémunération très réduite de gérance. Il est appointé sur la base d'un tarif horaire au même titre que ses coassociés, en tant que chef de chantier. Ce salaire est déterminé suivant des normes extérieures à l'entreprise, en fonction quelquefois de conventions collectives. Par contre, la rémunération de la gérance est fixée annuellement par les associés, c'est-à-dire par des éléments intérieurs à la société. Il semblerait donc utile de faire une discrimination entre les fonctions de gérant et celles de chef de chantier. En conséquence, il lui demande : 1<sup>o</sup> s'il n'envisage pas cette discrimination dans les rémunérations de l'associé gérant minoritaire d'une S. A. R. L. ; 2<sup>o</sup> si, au vu de ces éléments, l'application de l'abattement de 10 p. 100 ne peut être maintenue sur des salaires effectifs qui sont la contrepartie d'un travail en tout point comparable aux autres salariés de l'entreprise.

*Presse (régime fiscal).*

26870. — 3 novembre 1972. — **M. Lafon** appelle l'attention de **M. le Premier ministre (fonction publique et services de l'information)** sur les difficultés rencontrées par la presse par suite de la concurrence des moyens audiovisuels, et spécialement de la télévision qui la prive, à la fois, de lecteurs et d'annonceurs. Il lui demande en conséquence s'il ne peut être envisagé : 1<sup>o</sup> que l'autofinancement soit porté à son taux maximum, soit 100 p. 100 ; 2<sup>o</sup> que la T. V. A. soit ramenée au taux 0, afin de permettre aux entreprises de presse d'être, comme toutes les entreprises industrielles, exonérées de taxe sur les salaires. La règle du prorata conduit à alléger la charge de la taxe sur les salaires et à permettre la déduction de la T. V. A. en fonction des recettes de publicité, favorisant ainsi les entreprises les plus riches, poussant aux fusions, concentrations et disparitions dont s'émeuvent l'opinion et les pouvoirs publics. Si des obstacles insurmontables s'opposaient à l'introduction du taux 0 en matière de T. V. A. et en attendant les harmonisations fiscales du Marché commun, il conviendrait à tout le moins d'exonérer la presse de la taxe sur les salaires et d'appliquer un taux de prorata égal à 80 p. 100 pour tous les journaux, quelles que soient leurs recettes de publicité.

*Ecoles nationales vétérinaires (réforme des études).*

26871. — 3 novembre 1972. — **M. Gosnat** expose à **M. le ministre de l'agriculture et du développement rural** que trente-sept redoublements (28 en deuxième année, dont 14 en alimentation) ont été prononcés, cette année, à l'école nationale vétérinaire de Maisons-Alfort. Ces redoublements vont pratiquement absorber

l'augmentation du budget de l'école obtenue l'année dernière à la suite d'une action longue et éprouvante des élèves. Du fait de leur injustice, d'une part, et de leur caractère de gaspillage, d'autre part, ces redoublements excessifs provoquent le mécontentement des élèves de l'école. Tous ces faits montrent qu'un profond malaise règne dans l'établissement (comme d'ailleurs dans les autres écoles nationales vétérinaires), malaise qui trouve ses raisons notamment dans les mauvaises conditions générales de travail, le contenu contesté des études, les inquiétudes sur l'avenir de la profession, l'absence de statut démocratique des élèves (pas de cogestion), l'absence de collégialité des chaires et de la politique globale de l'école, etc. Il lui demande comment il entend remédier à ce malaise et permettre enfin le déroulement le meilleur des études des élèves des écoles vétérinaires.

## REPONSES DES MINISTRES

### AUX QUESTIONS ECRITES

#### PREMIER MINISTRE

*Rapatriés (tombe familiale).*

**25241.** — M. Antonin Ver expose à M. le Premier ministre la situation douloureuse des rapatriés d'Afrique du Nord qui, lors des fêtes de la Toussaint, ne peuvent aller se recueillir sur la tombe familiale. Quelques-uns d'entre eux ont pu ramener en France, à grands frais, les cendres de leurs morts, mais la plupart des intéressés ne peuvent assurer les charges de ce transfert. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'envisager une participation de l'Etat pour le retour de ces cendres dans la mère patrie. (Question du 1<sup>er</sup> juillet 1972.)

*Réponse.* — La question posée par l'honorable parlementaire concerne un problème très douloureux auquel le Gouvernement s'est attaché à trouver une solution aussi humaine que possible. D'après des règles constamment suivies, seuls les corps des anciens combattants français inhumés à l'étranger peuvent être rapatriés aux frais de l'Etat à la demande des familles. En revanche, traditionnellement, le transport des corps des personnes civiles incombe toujours aux familles des défunts; c'est la raison pour laquelle aucun crédit n'a été inscrit au budget du ministère des affaires étrangères pour le rapatriement des dépouilles mortelles des Français inhumés en pays étrangers, même lorsqu'il s'agit de territoires anciennement et longuement placés sous la souveraineté ou le protectorat de la France. Toutefois, en ce qui concerne l'Algérie, après l'accession de ce pays à l'indépendance, le Gouvernement français s'est fait un devoir de ne pas abandonner en l'état les tombes françaises situées dans certains cimetières isolés dont le gardiennage et l'entretien s'avèreraient pratiquement impossibles. Aussi a-t-il pris l'initiative de regrouper ces sépultures aux frais de l'Etat dans des nécropoles plus importantes pouvant être régulièrement entretenues et gardiennées. Cette opération, de caractère exceptionnel, qui a porté sur plus de 7.000 sépultures françaises civiles, regroupées dans onze columbariums construits dans divers centres urbains d'Algérie et qui a entraîné une dépense de plus de 5 millions de francs, se trouve sur le point de s'achever. Le Gouvernement a montré ainsi avec quel souci il veillait à ce que les tombes de nos compatriotes inhumés en Algérie soient entourées de tout le respect qui leur est dû; la mesure de regroupement qu'il a prise facilite en même temps les déplacements des rapatriés qui veulent aller se recueillir en Algérie sur la sépulture de leurs défunts. Mais il n'est malheureusement pas possible de retenir la suggestion de l'honorable parlementaire en ce qui concerne les transferts de corps en France.

#### AFFAIRES SOCIALES

*Médecine du travail (travailleurs en chômage).*

**22750.** — M. Boutard expose à M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales que, dans le cadre de la réglementation relative à la médecine du travail, sont prévus des examens périodiques (au moins une fois par an) des travailleurs en activité. Ces examens permettent, notamment, de dépister les maladies professionnelles ou non professionnelles, de manière que des soins appropriés soient donnés en temps voulu aux intéressés pour enrayer le développement de l'affection. Aucune mesure analogue n'a, jusqu'à présent, été envisagée en faveur des travailleurs sans emploi. Cependant, pour ceux qui sont en chômage depuis un an ou plus, il serait particulièrement utile de faire intervenir un contrôle médical, leur état physique étant bien souvent affecté par les privations

dues à la faiblesse de leurs ressources. Il lui demande s'il n'envisage pas de mettre ce problème à l'étude, en vue de prévoir l'organisation d'un système d'exams préventifs auxquels seraient soumis les travailleurs sans emploi, ces examens pouvant, semble-t-il, être confiés aux caisses d'assurance maladie du régime général de la sécurité sociale, celles-ci se trouvant, en contrepartie, dispensées de la prise en charge de soins parfois longs et coûteux. (Question du 4 mars 1972.)

*Réponse.* — La surveillance médicale des demandeurs d'emploi a été précisée par la circulaire n° 22/69 du 21 avril 1969, dont il y a lieu de retenir les paragraphes suivants: « Le but essentiel de l'examen médical de main-d'œuvre est d'établir l'aptitude au travail d'un demandeur d'emploi, que la mise au travail soit immédiate ou survienne après une formation ou une réadaptation professionnelle. De plus, l'examen médical a un objectif de dépistage d'affections contagieuses ou invalidantes, dont la mise en évidence, ou la persistance, devra entraîner l'orientation de l'intéressé vers les services de soins ou les services sociaux compétents. » Toutefois, il n'a pas paru possible, compte tenu de la diversité des situations individuelles et en particulier de la durée très variable de l'interruption d'activité professionnelle, de préconiser des examens médicaux systématiques. Les recommandations suivantes ont été faites aux services notamment ceux de l'Agence nationale pour l'emploi: « Lorsqu'un demandeur d'emploi sollicite simplement une mise au travail immédiate, qu'il s'agisse d'un premier emploi ou non, l'examen médical ne paraît pas devoir être pratiqué systématiquement. Celui-ci ne devra être demandé qu'en fonction de certains éléments déterminants. La notion d'une première mise au travail d'un sujet ou d'une reconversion d'activité, avec changement de branche professionnelle, devra, quel que soit l'âge de l'intéressé, nécessiter une attention particulière. L'existence d'antécédents médicaux ou chirurgicaux, révélés spontanément par l'intéressé, les anomalies physiques ou de comportement relevées au cours de l'entretien, ainsi que les interruptions prolongées ou répétées d'activité scolaire ou professionnelle, peuvent constituer l'indication d'un examen médical d'aptitude. Une période d'inactivité professionnelle d'une durée de six mois ou plus, immédiatement antérieure à la demande d'emploi, constitue également une indication d'examen médical. De même, si au cours des six mois suivant l'inscription dans le service de l'emploi, les tentatives de placement n'ont pas été suivies d'effet ou si ces échecs de placement répétés ne peuvent être expliqués par des raisons professionnelles, l'aptitude médicale au travail devra être vérifiée. En somme, la constatation de l'un ou de plusieurs de ces facteurs, en particulier lorsqu'il s'agit de réaliser une première mise au travail ou un changement complet d'activité professionnelle, justifie un examen médical. » Il semble en définitive que ces instructions répondent au souci d'assurer aux demandeurs d'emploi la surveillance médicale souhaitée. En outre, il convient de préciser que l'article 294 du code de la sécurité sociale dispose que les caisses primaires doivent soumettre l'assuré et les membres de sa famille, à certaines périodes de la vie, à un examen de santé gratuit. Les demandeurs d'emploi ne cessant pas d'être considérés comme des assurés bénéficient des mesures de prévention instituées par l'article 294 précité.

I. R. P. P. et cotisations sociales:  
(allocations versées en complément des indemnités journalières d'assurance maladie.)

**25056.** — M. Papon rappelle à M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales que depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1972 les allocations versées en complément des indemnités journalières de la sécurité sociale pour les arrêts de travail dus à la maladie, la maternité et les accidents de travail sont assimilées à des compléments de paie et, de ce fait, supportent les retenues sociales et doivent être déclarées au titre de l'impôt sur le revenu. Il lui demande s'il ne juge pas particulièrement inopportun que des allocations complémentaires versées par les comités sociaux d'entreprise soient considérées comme un salaire et perdent ainsi en partie la notion et la valeur d'aide qui s'attache à leur versement, en les rendant passibles des cotisations sociales et de l'imposition sur le revenu. (Question du 23 juin 1972.)

*Réponse.* — Les accords de mensualisation prévoient, sous des conditions diverses, le maintien de tout ou partie de la rémunération des salariés durant les périodes d'incapacité temporaire de travail, sous la forme d'allocations complémentaires aux indemnités journalières de la sécurité sociale. Ces allocations, en règle générale, sont servies directement par l'employeur, mais ce dernier peut, pour l'exécution de ses obligations contractuelles, faire appel au service d'un tiers qui peut être, soit un organisme d'assurance, soit une société mutualiste, soit, comme dans le cas visé par l'honorable parlementaire, le comité d'entreprise. Il est normal que la partie du salaire maintenue sous quelque forme que ce

soit, par l'employeur, pendant les périodes d'incapacité temporaire, soit soumise, au même titre que le salaire d'activité, au versement des cotisations de sécurité sociale. C'est pourquoi et confirmant, à cet égard, la jurisprudence de la cour de cassation, le décret n° 71-1108 du 30 décembre 1971 complétant, sur ce point, l'article 145 § 1<sup>er</sup> du décret n° 46-1378 du 8 juin 1946 a prévu expressément que les allocations complémentaires aux indemnités journalières de sécurité sociale, versées en application du contrat ou d'une convention collective de travail, doivent être incluses dans l'assiette des cotisations, « que ces allocations soient versées directement par l'employeur ou, pour son compte, par l'intermédiaire d'un tiers. » Le décret prévoit, toutefois, que l'obligation de cotiser n'existe qu'autant que subsiste le contrat de travail. Au surplus, et s'agissant de sommes versées par le comité d'entreprise, on pourrait admettre que soient exclues de l'assiette des cotisations de sécurité sociale, les sommes versées par le comité d'entreprise, sur sa dotation propre, en dehors des obligations contractées, par le chef d'entreprise dans le cadre du contrat de travail et qui présenteraient le caractère de secours accidentels accordés, à titre exceptionnel, en considération de circonstances individuelles ou familiales particulières.

#### Comités d'entreprise (répartition de la masse salariale).

**25935. — M. Berthelot expose à M. le ministre d'Etat chargé des affaires sociales le problème suivant :** depuis la loi du 16 mai 1946 sur les comités d'entreprise, modifiant l'article 2 de l'ordonnance de 1945 qui l'en avait exclue, la question des salaires rentre dans la compétence des comités d'entreprise. Cette compétence a encore été étendue par la loi du 18 juin 1966 puisque au moins une fois par an le chef d'entreprise doit présenter au comité d'entreprise un rapport portant notamment sur « l'évolution de la structure et du montant des salaires ». Il devra soumettre, en particulier, au comité « un état faisant ressortir l'évolution de la rémunération moyenne, horaire et mensuelle, au cours de l'exercice et par rapport à l'exercice précédent ». (Ord., art. 3 d). Il lui demande si un comité d'entreprise est fondé à demander et à connaître quelle est la répartition de la masse salariale d'une société par chantier ou unité de production et par catégorie de personnel (ouvriers, maîtrise, cadres, etc.). (Question du 9 septembre 1972.)

**Réponse. —** Dans l'exercice de ses attributions économiques, le comité d'entreprise est une institution essentiellement fondée sur la coopération entre l'employeur et les représentants du personnel en vue d'associer ces derniers à l'étude des problèmes concernant l'organisation et le fonctionnement de l'entreprise. A cet égard, les informations relatives aux salaires se situent dans le cadre du rapport annuel présenté par le chef d'entreprise en application des dispositions de l'article 3 d) de l'ordonnance du 22 février 1945. Ces informations doivent, en conséquence, être conçues dans le même esprit et placées sur le même plan que les autres informations qui servent à caractériser la marche de l'entreprise au cours de l'exercice considéré. Elles sont destinées à permettre au comité de suivre l'évolution annuelle des salaires à partir d'éléments suffisamment significatifs de même que celle des autres données économiques caractéristiques, telles que le chiffre d'affaires, les investissements, les résultats globaux de la production et de l'exploitation. Les indications fournies sur l'évolution de la rémunération moyenne horaire et mensuelle doivent donc s'inspirer de ces préoccupations et permettre d'une part, d'apprécier l'influence des divers éléments qui ont contribué à faire varier globalement les rémunérations au cours de l'exercice et par rapport à l'exercice précédent, d'autre part, de recueillir une information sur la masse salariale dans ses rapports avec la durée du travail et les effectifs de l'entreprise. Il apparaît donc conforme aux intentions du législateur de considérer qu'un comité d'entreprise est en droit de demander que les informations sur les rémunérations moyennes soient présentées non pas globalement, ce qui ne permettrait pas, en particulier, de suivre l'évolution de la structure des salaires, mais par grandes catégories (ouvriers, maîtrise, cadres, etc.) et ce, dans chaque établissement, s'il y en a plusieurs. Toutefois, l'attention de l'honorable parlementaire est appelée sur les termes « rémunération moyenne » qui n'autorisent pas le personnel à demander la communication d'un état détaillé des salaires et appointements versés aux divers agents.

#### AGRICULTURE ET DEVELOPPEMENT RURAL

##### Assurances sociales (coordination des régimes).

**20205. — M. Westphal rappelle à M. le ministre de l'agriculture et du développement rural la réponse faite à la question écrite n° 9852 de M. Bonhomme (réponse parue au Journal officiel, Débats A. N., du 25 juin 1970) et celle faite par M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale à sa propre question écrite n° 14437 (parue**

au Journal officiel, Débats A. N., du 16 décembre 1970). Ces deux questions se rapportaient aux difficultés d'application des dispositions du décret n° 67-1091 du 15 décembre 1967 relatives à la détermination du régime responsable des prestations de l'assurance maladie à l'égard de personnes exerçant simultanément une activité salariée non agricole et une activité d'exploitant agricole. La seconde de ses réponses ajoutait que ces difficultés faisaient l'objet d'une étude approfondie des départements ministériels de l'agriculture et de la santé publique et de la sécurité sociale, mais qu'en raison de la complexité des problèmes soulevés, il n'avait pas encore été possible d'apporter une solution définitive à cette question. Neuf mois s'étant écoulés depuis cette réponse, il lui demande à quel stade sont parvenus ces études en cours et si une solution au problème posé est sur le point d'être dégagée. (Question du 6 octobre 1972.)

**Réponse. —** La modification des critères définis au dernier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> du décret du 15 décembre 1967 en vue de la détermination de l'activité principale des personnes exerçant simultanément plusieurs activités professionnelles en vue de leur rattachement à un régime d'assurance maladie a fait l'objet ainsi que le rappelle l'honorable parlementaire, d'une étude suivie de la part des services compétents des différents départements ministériels concernés en liaison avec les caisses nationales et centrales d'assurance maladie. A l'issue des travaux ainsi entrepris, des solutions avaient pu être envisagées qui paraissaient de nature à régler au fond ce problème. Mais en raison des incidences qu'elles pouvaient avoir sur d'autres secteurs de la protection sociale, des compléments d'information s'avèrent nécessaires en vue d'arrêter, en accord avec le département des affaires sociales, la nature et le contenu des modifications des textes en vigueur et les modalités pratiques d'application à retenir dans le cadre d'une solution à long terme. Dans cette attente, les instructions précédemment données aux inspecteurs divisionnaires des lois sociales en agriculture tendant à ce que les caisses de mutualité sociale agricole sursoient provisoirement à toutes poursuites des transferts de régimes contestés par les intéressés ont été confirmées.

#### Essence (répartition des tickets d'essence détaxée).

**25908. — M. Boudet expose à M. le ministre de l'agriculture et du développement rural que les instructions ministérielles relatives à la répartition des tickets d'essence détaxée n'ont été adressées aux services départementaux que fin juin, de sorte que les tickets ne sont parvenus dans les communes que début juillet. Il serait souhaitable que la distribution des tickets puisse être avancée de deux mois en raison des travaux de fenaison. Il lui demande s'il n'envisage pas de donner des instructions en ce sens à ses services. (Question du 9 septembre 1972.)**

**Réponse. —** La distribution relativement tardive des tickets d'essence détaxée pour certains travaux agricoles a été la conséquence occasionnelle des modifications apportées au régime de la détaxe. Les dispositions envisagées pour 1973 éviteront le retour d'un tel délai et les services pourront ainsi procéder à la remise des tickets pour l'ensemble de l'année au cours du premier trimestre.

#### DEFENSE NATIONALE

##### O. T. A. N. (présence militaire en Allemagne).

**22734. — M. Longueue rappelle à M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale l'interview publiée le 17 février dernier par l'hebdomadaire économique Les Informations, au cours de laquelle il a déclaré notamment : « Les circonstances étant ce qu'elles sont, la présence américaine en Allemagne est utile, même nécessaire ». Il lui demande de faire connaître si cette présence américaine, qu'il dit nécessaire en Allemagne, représente à ses yeux une protection pour notre pays. (Question du 4 mars 1972.)**

##### O. T. A. N. (présence militaire en Allemagne).

**26337. — M. Longueue rappelle à M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale qu'il n'a pas répondu à une question publiée au Journal officiel du 11 mars 1972 relative à une interview parue le 17 février dans l'hebdomadaire économique Les Informations, au cours de laquelle il avait notamment indiqué : « Les circonstances étant ce qu'elles sont, la présence américaine en Allemagne est utile, même nécessaire ». Depuis lors, le 27 septembre dernier, devant la commission de la défense nationale, il a « rappelé que la France souhaitait le maintien des troupes américaines en**

Allemagne ». Il lui demande si cette présence militaire américaine, qu'il estime nécessaire en Allemagne, représente à ses yeux une protection pour notre pays. (Question du 4 octobre 1972.)

Réponse. — La présence américaine en Allemagne est un élément de l'équilibre européen et mondial et, à ce titre, contribue à la détente. Pour sa part, la France a choisi une politique de défense conforme à sa volonté d'indépendance et de non-alignement sur les grandes puissances. Si cette politique vise tout d'abord à assurer par la dissuasion la sécurité du territoire national, son second objectif qui découle du premier est de participer au maintien de la sécurité en Europe. Prétendre assurer la sécurité de notre pays sans tenir compte des réalités qui l'entourent serait en effet illusoire et l'influence sur notre propre défense de la situation européenne générale est déterminante. La présence américaine en Allemagne et la politique d'indépendance militaire de la France sont deux éléments complémentaires d'une double volonté de sécurité et de détente.

## DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET SCIENTIFIQUE

### Electricité de France (augmentation des tarifs).

26245. — M. Pierre Villon expose à M. le ministre du développement industriel et scientifique que l'augmentation des tarifs d'électricité à partir du 1<sup>er</sup> août 1972 aurait dû en toute logique être appliquée seulement pour la consommation ultérieure à cette date et que, s'il n'était pas techniquement possible de procéder ce jour-là au relevé de tous les compteurs, l'augmentation aurait dû être appliquée en divisant la consommation totale du premier relevé suivant par le nombre de journées écoulées depuis le relevé précédent et en n'appliquant l'augmentation que proportionnellement au nombre de journées de la période à partir du 1<sup>er</sup> août 1972. Or l'augmentation a été appliquée pour la totalité de la consommation entre les deux relevés, de sorte que certains consommateurs paient au nouveau tarif ce qu'ils ont consommé depuis le début du mois de mai, ce que les consommateurs ne peuvent que considérer comme un abus scandaleux. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire rembourser aux consommateurs le trop-perçu. (Question du 30 septembre 1972.)

Réponse. — Les modalités d'application des hausses tarifaires concernant l'électricité, autorisées à partir du 1<sup>er</sup> août 1972 par l'arrêté du 29 juillet 1972 (arrêté n° 72-41/P) sont précisées par ce texte qui stipule que « lorsqu'un relevé comportera simultanément des consommations payables aux anciens et nouveaux prix, il sera effectué une répartition proportionnelle de caractère forfaitaire ». Dans le cas considéré où un relevé de compteur enregistre des consommations faites avant et après le 1<sup>er</sup> août, l'électricité de France procède à une répartition des consommations mesurées depuis le relevé précédent au prorata du temps écoulé avant et après cette date du 1<sup>er</sup> août. Les prix anciens et nouveaux sont appliqués séparément à ces deux parties des consommations. Les factures sont présentées en mentionnant l'ensemble des consommations en cause et le prix moyen résultant ; ce prix moyen tient donc compte du fait que la hausse tarifaire applicable au 1<sup>er</sup> août 1972 ne doit pas affecter les consommations faites antérieurement à cette date. Si l'honorable parlementaire a eu connaissance de facturations ne correspondant pas aux principes ci-dessus énoncés, il ne peut s'agir que d'erreurs et les services d'Electricité de France devraient les rectifier sur réclamation des intéressés.

## ECONOMIE ET FINANCES

### Infirmiers et infirmières (I. R. P. P.).

21811. — M. de Vitton demande à M. le ministre de l'économie et des finances les raisons pour lesquelles les infirmières et infirmiers libres dont les frais professionnels sont pratiquement les mêmes que ceux des médecins conventionnés ne peuvent bénéficier des mêmes abattements que ces derniers (frais du groupe III) en matière d'impôt sur le revenu, et quelles mesures il compte prendre pour remédier à cette inégalité de traitement fiscal. (Question du 15 janvier 1972.)

Réponse. — Compte tenu de l'extrême diversité des conditions d'exercice des professions médicales et paramédicales, il n'apparaît pas possible d'envisager, en faveur des infirmiers, des modalités spéciales d'imposition qui seraient inspirées de celles qui sont appliquées aux médecins conventionnés. Au demeurant, il ne serait pas opportun d'introduire de nouvelles discriminations au sein des bénéficiaires d'une même catégorie de revenus alors que la poli-

tique actuelle du Gouvernement vise à assurer, de manière progressive, l'égalité de traitement au regard de l'impôt direct. Toutefois, des instructions adressées aux services locaux des impôts, ont recommandé de déterminer avec largeur de vue les dépenses professionnelles engagées par les auxiliaires médicaux conventionnés.

### Exportations (délais d'encaissement des accreditifs bancaires).

23770. — M. Jacques Delong expose à M. le ministre de l'économie et des finances à quel point sont préjudiciables aux Industriels français les délais d'encaissements des accreditifs bancaires pour les exportations à l'étranger. Il lui cite l'exemple de l'expédition d'un lot de plots de hêtres d'une valeur de 35.000 francs à destination de l'Espagne qui a eu lieu le 19 octobre 1971. Le client espagnol a eu son compte débité au passage en frontière le 25 octobre 1971, mais le compte du fournisseur français a été crédité par la Banque de France seulement le 20 février 1972, c'est-à-dire quatre mois après. Il semble en outre anormal que les banques n'acceptent pas un nantissement sur accreditif bancaire. Il lui demande si, à la suite de cet exemple, des instructions pourraient être données par ses services pour améliorer le processus financier en cause. (Question du 25 avril 1972.)

Réponse. — Il n'est naturellement pas possible de fournir à l'honorable parlementaire l'explication exacte des délais d'encaissement dont il fait état à propos de l'expédition d'un lot de plots de hêtres à destination de l'Espagne, d'autant que cette opération n'a pu être identifiée à partir des renseignements fournis dans sa question. Mais les délais d'encaissement des accreditifs bancaires pour les exportations à l'étranger ne sont pas nécessairement imputables aux banques des fournisseurs, qui, le plus souvent, font diligence pour hâter le recouvrement des créances de leurs clients exportateurs. En pratique, ils sont généralement dus, pour l'essentiel, à des problèmes qui apparaissent dans le pays de l'importateur lui-même, et notamment au niveau de la banque de celui-ci. C'est ainsi par exemple que le fait que le compte de l'acheteur étranger ait été débité par sa banque n'implique pas, par lui-même, que les conditions du transfert de la somme en question se trouvent remplies. En effet, pour ouvrir un crédit documentaire, les banques étrangères demandent en général à leurs clients importateurs de constituer une couverture de l'accreditif, d'un montant égal : le débit du compte de l'importateur correspond seulement, dans certains cas, à la constitution de cette couverture. Si une difficulté apparaît ensuite lors de la présentation des documents correspondants, la banque débitrice est conduite à différer l'exécution de son engagement. Lorsque la banque de l'importateur adopte une telle attitude, il est bien difficile à la banque de l'exportateur d'accepter un nantissement sur l'accreditif bancaire en cause ; en effet une telle créance ne représente pas en soi une garantie suffisante, dans la mesure où elle est susceptible de reposer sur des documents entachés d'un vice de forme qui rendrait aléatoire son recouvrement.

### Chasse (taxe sur les chasses gardées).

24696. — M. Peyrefitte attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur le montant dérisoire, eu égard au prix des actions de chasse, du plafond de la taxe sur les chasses gardées, actuellement fixée à 15 centimes par hectare. Sans surestimer l'importance de cette ressource pour les finances communales, il lui demande s'il n'envisage pas de porter le plafond de cette taxe à un niveau plus conforme à son taux qui est de 3 p. 100 de la valeur locative ou du prix de location des chasses. (Question du 8 juin 1972.)

Réponse. — Le maximum de 0,15 franc par hectare qui est assigné au produit de la taxe sur les chasses gardées peut être dépassé sur décision du conseil municipal approuvée par l'autorité de tutelle. Ces dispositions sont susceptibles de permettre aux municipalités des communes dans lesquelles le maximum susvisé apparaîtrait insuffisant eu égard au niveau des loyers ou des valeurs locatives des chasses gardées de pallier les inconvénients qui pourraient éventuellement résulter d'une telle situation. Néanmoins le Gouvernement ne verrait pas d'objection à un amendement parlementaire relevant le plafond de la taxe, étant observé toutefois que celle-ci devra vraisemblablement être remaniée lors de la mise en place de la réforme des impôts locaux.

### Valeurs mobilières (actions non cotées en bourse).

25608. — M. Dassé expose à M. le ministre de l'économie et des finances que les actionnaires de sociétés dont les titres ne sont pas cotés en bourse connaissent des difficultés pour négocier leurs actions et parfois ne peuvent réaliser leur capital. Il lui demande quelles mesures il pense pouvoir prendre afin de permettre à des épargnants, parfois âgés, de disposer de leurs fonds. (Question du 5 août 1972.)

Réponse. — La loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales et le décret n° 67-236 du 23 mars 1967 pris pour son application ont assuré de la façon la plus complète possible la protection des actionnaires. C'est ainsi qu'ils ont renforcé l'importance et la qualité de l'information, ont développé les pouvoirs des commissaires aux comptes chargés de certifier la régularité et la sincérité des comptes et de veiller au respect de l'égalité des actionnaires et qu'ils ont permis aux actionnaires minoritaires d'obtenir éventuellement la nomination d'un expert. La protection des actionnaires minoritaires des sociétés cotées a été sensiblement améliorée à la suite des récentes réformes apportées dans le déroulement des offres publiques d'achat, et de l'action menée par la commission des opérations de bourse en vue d'améliorer l'information du public et de surveiller le fonctionnement du marché. Le problème posé par la situation des actionnaires minoritaires dont les titres ne sont pas cotés en bourse et sont de ce fait plus difficiles à céder n'a pas échappé à l'attention du Gouvernement. Il apparaît particulièrement difficile à résoudre : il ne peut en effet guère être envisagé d'obliger, par des mesures générales, les actionnaires majoritaires à racheter les titres qu'ils ne détiennent pas déjà, ni d'imposer le rachat par la société de titres pour lesquels l'associé n'aurait pas trouvé preneur. Ce problème fait actuellement l'objet d'études approfondies qui seront prochainement étendues à l'échelon interministériel.

T. V. A. (crédit-stock).

25849. — M. Ribes remercie M. le ministre de l'économie et des finances de sa réponse, publiée au *Journal officiel* (Assemblée nationale) du 5 août 1972 à sa question n° 23173. Il lui expose cependant que les précisions contenues dans cette réponse ne se rapportent pas directement à la question posée qui était de savoir « en vertu de quels textes ou instructions certains agents des services fiscaux entendent soumettre aux conditions restrictives prévues par les articles 6 et 7 du décret n° 67-415 du 23 mai 1967 la totalité de la taxe facturée par le cédant à l'occasion de la cession en 1968 du stock de marchandises garnissant un fonds de commerce ». En effet, la situation des cessionnaires de fonds de commerce a fait l'objet d'une disposition spéciale du décret n° 67-415, l'article 9-2, qui déroge au régime général institué par l'article 1<sup>er</sup> du même décret et aux termes de laquelle « à concurrence du montant de la déduction ainsi opérée par le cédant ou apporteur, la taxe facturée par ce dernier ne donnera lieu au profit du cessionnaire ou du bénéficiaire de l'apport qu'à un crédit utilisable dans les conditions prévues aux articles 6 et 7 » ; en cas de cession ou d'apport, il est donc expressément prévu que les possibilités réduites de déductions ne concernent pas la totalité de la taxe facturée par le cédant mais seulement une fraction de cette taxe. Il lui demande donc à nouveau pourquoi ce régime dérogatoire serait refusé aux cessionnaires de fonds de commerce acquis au cours de l'année 1968. (Question du 2 septembre 1972.)

Réponse. — En vertu de l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 67-415 du 23 mai 1967, les entreprises qui sont devenues assujetties à la taxe sur la valeur ajoutée au 1<sup>er</sup> janvier 1968 ou au cours de l'année 1968, ont bénéficié d'un crédit sur stock qu'elles devaient déterminer et utiliser dans les conditions fixées par les articles 2 à 9 du même décret. En cas de cession de la totalité des marchandises garnissant leur fonds de commerce, ces entreprises pouvaient, conformément à l'article 9-2 de ce décret, et peuvent encore, déduire de la taxe sur la valeur ajoutée afférente à cette cession le crédit non encore utilisé en application des articles 6 et 7 du même texte. Mais dans ce cas, et à concurrence du montant de la déduction ainsi opérée par l'entreprise cédante, la taxe facturée par cette dernière ouvre ou a ouvert, au profit du cessionnaire, un crédit qui n'est utilisable que dans les conditions prévues aux articles 6 et 7. Cette disposition est effectivement applicable, comme l'estime l'honorable parlementaire, aux cessions qui sont intervenues au cours de l'année 1968. Pour ces cessions, le cessionnaire doit effectivement différer l'utilisation des droits à déduction correspondant à la taxe facturée sur la cession des marchandises, à concurrence du montant de la déduction opérée par le cédant au titre de son reliquat de crédit non utilisé. Mais si la taxe facturée est supérieure au montant de ce reliquat de crédit, l'excédent est intégralement et immédiatement (sous réserve de la règle du décalage d'un mois) déductible par le cessionnaire, dans les conditions habituelles du régime général de la taxe sur la valeur ajoutée.

I. R. P. P. (charges déductibles pour la famille d'un enfant handicapé).

25861. — Mme Stephan expose à M. le ministre de l'économie et des finances qu'une famille comptant un enfant gravement handicapé, et qui n'a pu être confié à une I. M. P., bénéficie seulement, tout comme les familles se trouvant dans un cas analogue et dont l'enfant a pu être confié à une telle institution, d'un allègement

fiscal consistant en une demi-part de bourse supplémentaire. Elle souligne que, dans le premier cas, des frais extrêmement lourds (garde, tentative d'éveil de l'intelligence à titre particulier) créent une situation tout à fait originale qui lui paraît justifier une considération spéciale de l'administration des finances. Elle lui demande si, en conséquence, il n'estime pas indispensable, dans la limite d'un certain plafond et sur justification à apporter à l'administration compétente, d'admettre la déduction des frais ainsi engagés. (Question du 2 septembre 1972.)

Réponse. — L'enfant infirme, titulaire de la carte d'invalidité prévue à l'article 173 du code de la famille et de l'aide sociale, ouvre droit au bénéfice d'une part entière de quotient familial au lieu d'une demi-part, pour le calcul de l'impôt dû par le chef de famille. En d'autres termes, un ménage ayant un enfant gravement handicapé est, à revenu égal, redevable d'un impôt équivalant à celui réclamé à un contribuable marié ayant deux enfants à charge. Certes, le quotient familial ne tient compte que forfaitairement de la charge correspondant à l'entretien des enfants. Mais il n'est pas possible, sans créer de double emploi, d'admettre, à la fois, l'avantage attaché au quotient familial et la déduction de frais d'éducation. Conscient, toutefois, du fait que la fiscalité ne constituait pas le moyen le mieux approprié pour résoudre les problèmes spécifiques qui se posent aux handicapés, le Gouvernement s'est préoccupé de trouver des solutions adéquates au plan social. C'est dans cette optique que la loi n° 71-563 du 13 juillet 1971 a prévu notamment l'octroi d'une allocation pour frais éducatifs aux familles dont l'enfant handicapé n'est pas placé dans un établissement ou ne bénéficie pas de l'allocation d'éducation spécialisée. L'institution de cette allocation, qui est du reste exonérée d'impôt, paraît de nature à répondre aux préoccupations exprimées par l'honorable parlementaire.

Droits d'apport (apports de plants en terre d'arbustes).

25893. — M. Bisson expose à M. le ministre de l'économie et des finances qu'il a été constitué, suivant acte notarié, une société anonyme au capital de 150.000 francs. Cinq associés ont fait apport à la société de 100 francs chacun et il leur a été attribué en contrepartie une action de 100 francs. Deux autres associés ont fait apport à la société de plants en terre d'arbustes d'une valeur pour chacun de 75.000 francs et il a été attribué à chacun de ces deux associés 750 actions de 100 francs de cette société. Ces arbustes sont destinés par la suite à la vente. Les évaluations de ces apports en nature ont été régulièrement faites par un commissaire aux apports régulièrement habilité. L'objet de la société est « l'acquisition et l'exploitation de toutes pépinières soit directement, soit par voie de fermage ou selon toutes autres modalités. La création et l'entretien d'espaces verts, piscines, tennis, golf ». L'acte a été présenté à la formalité de l'enregistrement et il a été prévu à cet effet une provision au taux de 1 p. 100, soit le droit d'apport mobilier, étant entendu qu'il s'agissait d'apports purs et simples ne pouvant en aucune façon être assimilés à des mutations à titre onéreux tel que le prévoit l'article 714 du code général des impôts. L'administration de l'enregistrement prétend percevoir le droit d'apport immobilier, soit 8,60 p. 100, plus les taxes locales, sur les apports de plants faits par les deux associés au motif que ces plants en terre ont un caractère immobilier, tant qu'ils ne sont pas détachés du sol. Il convient de préciser que ces plants sont semés sur des terrains appartenant personnellement à l'un des associés et sur des terrains donnés en location à l'autre associé. Il lui demande si la position prise par l'administration lui paraît justifiée et s'il ne serait pas au contraire possible de faire jouer en la matière le taux prévu pour la vente des biens apportés si ce taux est inférieur, ce qui est le cas étant donné que, depuis la loi du 15 mars 1963 (art. 17), les ventes de fruits ou récoltes sont passibles du droit fixe à 50 francs, ce qui permettrait en la circonstance de faire application du taux de 1 p. 100. (Question du 9 septembre 1972.)

Réponse. — Les plants d'arbustes en terre, qui sont des immeubles par nature et non par destination, conservent en principe leur caractère immobilier tant qu'ils n'ont pas été séparés du sol. Toutefois, ces immeubles pouvant éventuellement faire l'objet d'une mobilisation par anticipation, il ne pourrait être répondu avec certitude à la question posée par l'honorable parlementaire que si par l'indication des noms et adresses des parties, l'administration était en mesure de procéder à une enquête sur le cas particulier.

Vignette automobile (vignette pour 1973).

25899. — M. Krieg signale à M. le ministre de l'économie et des finances que la plupart des numéros d'immatriculation inscrits sur les vignettes, lors de leur achat, se sont effacés sous l'action du soleil frappant les pare-brises des véhicules et sont actuellement parfaitement illisibles, sauf dans le cas où le propriétaire du véhicule a lui-même pris le soin de le réinscrire de façon plus

lisible. Ce fait favorisant les fraudes éventuelles, il lui demande s'il ne semblerait pas utile que le nécessaire soit fait lors de la mise en vente des vignettes 1973, en fin d'année, afin d'éviter qu'il ne se reproduise. (Question du 9 septembre 1972.)

Réponse. — Il n'a pas échappé à l'administration que le numéro d'immatriculation inscrit sur la vignette par le préposé chargé de la délivrance de ce document est devenu illisible dans de nombreux cas, notamment sous l'effet du soleil. Des dispositions ont donc été prises pour éviter qu'à l'avenir cet état de choses ne se reproduise. Ainsi l'arrêté du 21 juillet 1972, publié au *Journal officiel* du 27 juillet 1972, décide qu'à compter de la période d'imposition qui s'ouvrira le 1<sup>er</sup> décembre 1972, la vignette sera constituée de deux éléments : 1<sup>o</sup> un reçu, que l'automobiliste devra conserver avec les papiers de la voiture et qui comportera, au recto, le numéro manuscrit d'immatriculation du véhicule ainsi notamment qu'un numéro de série imprimé et, au verso, le cachet de la recette des impôts et du débit distributeur ; 2<sup>o</sup> un timbre adhésif, à fixer sur le pare-brise, portant le même numéro de série que le reçu qui ne contiendra aucune mention manuscrite susceptible de s'effacer. Ces mesures répondent, semble-t-il, aux préoccupations de l'honorable parlementaire.

#### Baux ruraux à long terme (droit de mutation).

25995. — M. Figeat demande à M. le ministre de l'économie et des finances si la disposition prévue à l'alinéa 2 de la loi n° 70-1298 du 31 décembre 1970 relative aux baux ruraux à long terme et ainsi conçue : « La première transmission à titre gratuit d'un bien donné à bail dans les conditions prévues au même article (art. 1<sup>er</sup> de la présente loi) est exonérée des droits de mutation à concurrence des trois quarts de la valeur de ce bien durant le bail et ses renouvellements successifs, peut s'appliquer dans le cas de trois frères et sœurs, co-indivisaires, qui doivent donner à bail ferme, dans les conditions de la loi ci-dessus rappelée du 31 décembre 1970, c'est-à-dire si, dans ce cas particulier, l'exonération pourra s'appliquer lors de chaque décès successif, sur la part, soit un tiers, appartenant à chaque indivisaire. (Question du 16 septembre 1972.) »

Réponse. — L'exonération partielle de droits de mutation s'appliquera, dans le cas visé par l'honorable parlementaire, lors de la première transmission à titre gratuit de la part de chaque indivisaire.

#### Pensions de retraite civiles et militaires (chefs d'établissement d'enseignement retraités avant le 1<sup>er</sup> janvier 1968).

26001. — M. Bonnel rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances que le décret n° 69-494 du 30 mai 1969, relatif aux conditions de nomination, d'avancement et de rémunération des chefs d'établissement d'enseignement, n'a pas eu d'incidence sur les pensions des retraités des titulaires de ces fonctions antérieurement au 1<sup>er</sup> janvier 1968. La réforme contenue dans ce texte, consistant à substituer à un régime d'indemnités de charges administratives une bonification indiciaire soumise à retenue pour pension civile, ne pouvait en effet être considérée comme une réforme statutaire au sens de l'article L. 16 du code des pensions civiles et militaires de retraite et, de ce fait, s'appliquer de droit aux retraités. Cependant, compte tenu de l'injustice que constitue une telle mesure pour les chefs d'établissement exclus de son champ d'application, le ministre de l'éducation nationale a élaboré, en accord avec les organisations syndicales intéressées, un projet de décret portant modification du décret du 30 mai 1969 et ouvrant de nouveaux droits aux retraités. Il lui demande s'il compte donner une suite favorable à ce texte dont l'incidence financière serait en tout état de cause modeste et qui serait à l'heure actuelle soumis à l'examen de ses services. (Question du 16 septembre 1972.)

Réponse. — En vertu d'un principe constant les droits à pension des retraités sont appréciés au regard de la législation en vigueur au jour de leur admission à la retraite toute modification ultérieure étant sans influence sur la situation des pensionnés. Par ailleurs, et c'est là l'innovation capitale de la réglementation de 1969, les emplois de chefs d'établissement sont devenus fonctionnels. Ils sont classés en fonction des difficultés et des responsabilités particulières que comporte la direction des établissements du fait, notamment, de la nature des enseignements qui y sont donnés, de l'importance des établissements et de leur localisation. Les chefs d'établissement sont nommés par le ministre de l'éducation nationale et ils peuvent se voir retirer leur emploi dans l'intérêt du service. Ils perçoivent outre la rémunération afférente à leur grade et à leur échelon dans leur corps d'origine, une bonification indiciaire qui est fonction de la catégorie dans laquelle est classé l'établissement considéré. La bonification indiciaire, ainsi accordée aux titulaires

des emplois de direction pour rémunérer des fonctions plus importantes, ne peut bénéficier pour la retraite qu'aux agents remplissant les conditions de l'article L. 15 du code des pensions. Or, les chefs d'établissement peuvent se voir relier à tout moment, leur emploi. Dans ces conditions certains ne bénéficieront pas de la bonification pour la retraite. Donner systématiquement la bonification aux retraités reviendrait donc à les mieux traiter que les actifs. Pour ces motifs, il n'est pas possible d'envisager que le décret du 30 mai 1969 puisse s'appliquer aux chefs d'établissement retraités avant le 30 juin 1968.

#### Taxe sur la valeur ajoutée (vente d'objets d'occasion).

26083. — M. Briane expose à M. le ministre de l'économie et des finances que, selon l'article 266-1 g (1<sup>er</sup> alinéa) du code général des impôts, la valeur imposable à la taxe sur la valeur ajoutée est, en règle générale, en ce qui concerne les ventes d'objets d'occasion, constituée par la différence entre le prix de vente et le prix d'achat (instruction générale à jour au 10 février 1969, § 842-12). Il lui demande si, pour l'application de ce texte, le prix de revient doit s'entendre du prix net d'achat au particulier ou au négociant professionnel, ou s'il doit comporter en plus les frais accessoires de transport et d'achat, lesquels sont facturés indépendamment par d'autres prestataires de services, la taxe sur la valeur ajoutée facturée par ces derniers étant récupérée au titre des frais généraux, étant précisé que l'acheteur mandate lui-même les prestataires de services et que le vendeur n'intervient à aucun moment de la livraison, c'est-à-dire qu'il s'agit donc bien de vente « départ ». (Question du 23 septembre 1972.)

Réponse. — Le prix d'achat qui sert de référence à un négociant en objets d'occasion pour déterminer la base d'imposition à la taxe sur la valeur ajoutée conformément aux dispositions de l'article 266-1 g du code général des impôts s'identifie au prix facturé par ses fournisseurs. Ce prix d'achat ne peut ainsi être assimilé à un prix de revient. Si les parties ont conclu un contrat de vente stipulant un prix « départ », les frais de transport sont à la charge du négociant acquéreur. Ils ne peuvent dès lors être inclus dans le prix d'achat. En revanche, si le prix des objets d'occasion est stipulé « franco », les frais de transport sont à la charge du fournisseur. Ils constituent alors un élément du prix d'achat à rapprocher du prix de vente pour déterminer la base d'imposition du négociant.

#### EDUCATION NATIONALE

##### Cité universitaire de Paris

(fermeture des maisons de l'Iran et de l'Afrique).

26250. — M. Dupuy appelle l'attention à M. le ministre de l'éducation nationale sur des faits graves concernant des étudiants étrangers en France qui se sont produits à la fin du mois de juillet et au début du mois d'août ; deux maisons d'étudiants de la cité universitaire internationale : la maison de l'Iran (31 juillet) et la maison de l'Afrique (7 août) ont été fermées de force par la police. Ces deux événements se sont produits dans les mêmes conditions : évacuation forcée des résidents par la police à 7 heures du matin. Le prétexte invoqué est le même dans les deux cas : le changement de statut des deux maisons qui passent sous la responsabilité de la fondation de la cité. Il s'agit là de mesures injustifiables : d'abord dans la forme, il est inadmissible que des étudiants soient expulsés de chez eux par la police sans aucune décision judiciaire préalable. D'autre part, le changement de statut des maisons ne se justifie en rien, la réorganisation administrative pouvait parfaitement s'effectuer sans fermeture. Les mesures prises visent à réduire le nombre d'étudiants étrangers dans les cités universitaires et à remettre en cause l'exercice de la liberté d'opinion et du droit syndical reconnus en France aux étudiants étrangers. Devant la gravité de ces faits, il lui demande d'intervenir afin que tous les étudiants expulsés soient rélogés le plus rapidement possible dans leur maison respective et que cessent toutes les attaques contre les libertés politiques et syndicales des étudiants étrangers en France. (Question du 30 septembre 1972.)

Réponse. — Le conseil d'administration de la fondation nationale de la cité internationale a décidé de procéder au rattachement de la maison d'Afrique à la fondation nationale, afin de mettre en œuvre les réformes de structure qui permettront d'assurer le fonctionnement normal de cette maison et de redresser sa situation financière. A la suite de la décision du Gouvernement iranien de ne plus maintenir la subvention versée à la maison d'Iran, le conseil d'administration de la fondation nationale s'est de même prononcé pour le rattachement de la maison d'Iran à la fondation

nationale. Il appartenait au conseil d'administration de la fondation nationale, organisme de droit privé, de définir l'affectation qu'il entendait donner à des maisons dont il prenait la responsabilité directe, et à l'administration de la fondation nationale de prendre les mesures nécessaires à l'application des dispositions arrêtées par le conseil. Les étudiants n'ont, en effet, aucun droit au maintien dans les lieux à la fin d'une année universitaire et les locaux doivent pouvoir être libérés, ne serait-ce que pour procéder aux opérations d'entretien et de réparation. De plus, aucune maison de la cité universitaire n'est affectée exclusivement au logement d'étudiants d'une même origine géographique, ce qui serait d'ailleurs contraire aux buts mêmes de la fondation nationale. Les mesures qui ont été prises doivent donc être considérées comme des mesures conservatoires, permettant l'entretien des bâtiments et leur affectation conformément aux décisions du conseil d'administration. Elles ne conduisent pas à une diminution du nombre de places offertes aux étudiants étrangers admis à la cité internationale ou dans les résidences universitaires. En outre, de nouveaux logements ont été proposés aux étudiants touchés par cette réorganisation.

*Etablissements scolaires, cantines (subventions de l'Etat).*

26261. — M. Barberot, se référant à la réponse donnée par M. le ministre de l'éducation nationale à la question écrite n° 25061 (*Journal officiel*, débats Assemblée nationale, du 26 août 1972, p. 3537), lui fait observer que, si l'on pose le principe suivant lequel les dépenses de fonctionnement des cantines scolaires ou des restaurants d'enfants du premier degré incombent légalement aux familles, en vertu de l'obligation alimentaire prévue par le code civil, cela peut avoir des conséquences très graves pour les familles. L'application de ce principe peut aboutir notamment à remettre en cause la participation prise par les communes dans le financement de ces dépenses, participation qui est actuellement relativement importante et dont il n'apparaît pas possible d'envisager la suppression sans entraîner une augmentation réelle du prix des repas. Mais il semble normal et indispensable que les communes prennent en charge une partie de ces dépenses. Il serait également normal que l'Etat fournisse, de son côté, une aide financière ainsi qu'il le fait lorsqu'il agit d'autres formes d'enseignement et, en particulier, de l'enseignement supérieur où, grâce aux subventions de l'Etat, les étudiants bénéficient de repas à des prix extrêmement modiques, inférieurs à ceux que doivent payer les jeunes écoliers de l'enseignement du premier degré. Les crédits prévus pour une aide de ce genre devraient être répartis équitablement entre les différentes formes d'enseignement. Il lui demande s'il n'envisage pas de revoir ce problème dans un sens plus équitable à l'occasion du vote du projet de loi de finances pour 1973. (*Question du 2 octobre 1972.*)

*Réponse.* — Il est rappelé à l'honorable parlementaire que les cantines scolaires et les restaurants d'enfants ne relèvent pas de la tutelle financière du ministère de l'éducation nationale : leurs tarifs sont fixés par les municipalités ou les associations organisatrices, sous le contrôle du préfet, sans intervention des autorités académiques ou scolaires. Depuis 1968, l'Etat apporte toutefois une aide financière aux familles les plus défavorisées. Les « bourses de fréquentation scolaire » sont, en effet, destinées aux élèves vraiment nécessiteux, en cas de fermeture ou d'absence d'école dans la commune du domicile familial et au titre des frais supplémentaires que peut occasionner aux parents l'obligation pour ces enfants d'emporter un « panier », de déjeuner chez l'habitant ou de fréquenter une cantine. Il n'est pas envisagé, dans l'immédiat, de modifier cette forme de participation financière.

## INTERIEUR

*Minorité (émancipation de plein droit à ceux qui ont effectué le service national).*

26091. — M. Bizet rappelle à M. le ministre de l'intérieur que la loi n° 71-407 du 3 juin 1971 a complété l'article 476 du code civil, de telle sorte qu'un mineur est émancipé de plein droit lorsqu'il a accompli le service national actif ou le service national féminin. Il ne semble pas que la mesure ainsi appelée ait fait l'objet de dispositions pratiques d'application. Il a eu, en effet, connaissance du fait que des jeunes gens se trouvant dans cette situation ont dû solliciter l'autorisation parentale parce qu'ils n'avaient pas atteint leurs vingt et un ans révolus. Ainsi, de jeunes garçons ayant obtenu des permis de conduire militaires ont dû fournir, au moment de la conversion de ces permis militaires en permis civils, une autorisation parentale exécutée d'eux par les services préfectoraux. D'autres, pour sortir du territoire

national, ont dû présenter également une autorisation parentale. Il lui demande si la loi précitée a donné naissance à des instructions adressées aux autorités départementales et locales afin qu'en dans la pratique, les jeunes mineurs ayant accompli leur service national actif puissent bénéficier d'une émancipation effective. (*Question du 23 septembre 1972.*)

*Réponse.* — Dans la majorité des cas, les préfetures appliquent déjà la loi n° 71-407 du 3 juin 1971 et considèrent comme émancipés les jeunes gens qui peuvent établir qu'ils ont accompli leur service national actif ou le service national féminin. Il arrive cependant que, les intéressés ne pouvant fournir une preuve directe de leur émancipation à ce titre, les services préfectoraux demandent la production d'une autorisation parentale. M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale ayant défini, en accord avec M. le garde des sceaux, ministre de la justice, les conditions dans lesquelles la preuve de l'accomplissement du service national actif ou du service national féminin pourra être apportée, au moyen de la carte du service national prévue à l'article 18 du code du service national ou d'un document en tenant lieu, des instructions particulières pourront maintenant être adressées aux préfets en vue de mettre fin aux difficultés d'application qui se sont présentées.

*Eau (services chargés du contrôle de sa distribution).*

26416. — M. Degraeve appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les difficultés que rencontrent les maires dans l'application du décret n° 46-2483 du 9 novembre 1946 organisant le contrôle de distribution d'eau publique. Ledit décret prévoit que le contrôle de l'Etat est assuré dans chaque département par les préfets avec le concours des services techniques des ponts et chaussées et du génie rural. Dans son article 5, le décret recommandait à chacun des services techniques de dresser la liste des communes dont le contrôle d'Etat, prévu à l'article 1<sup>er</sup>, était confié à leurs services respectifs. Depuis la parution de ce décret, de profondes modifications intervenues dans l'organisation administrative des communes compliquent le problème de la désignation des services chargés du contrôle ; il en est de même au moment de la création des S. I. V. O. M. ou des districts. Enfin, le décret du 25 mars 1966, n° 66-173, en définissant nommément les communes urbaines, tend à créer un double contrôle. Si dans les textes il semble qu'on trouve facilement matière à justifier la désignation, l'application dans la réalité est plus difficile. Il apparaît que la liberté des communes, dans leur gestion, telle que la définit la loi du 30 décembre 1970, est inopérante dès lors que les services techniques exercent une emprise sur les municipalités et influencent leur décision. Cet état de fait est également source de malaise entre les services techniques. Cette question a d'ailleurs souvent fait l'objet de communications d'autres parlementaires. En conséquence, dans le but de pallier les difficultés créées par ces situations nouvelles et de concilier les impératifs du contrôle, il lui demande si des aménagements ne pourraient pas être apportés au décret n° 46-2483. L'article 6 devrait stipuler que les maires sont libres de désigner, en accord avec les préfets des départements, le service technique qu'ils chargent du contrôle, au fur et à mesure que les opérations se présentent, étant convenu qu'en aucun cas cette désignation n'affectera les opérations futures. Enfin, il conviendrait de préciser l'étendue du contrôle des services de l'Etat sur l'utilisation des fonds alloués par les départements sous forme de subvention pour les travaux des collectivités locales. (*Question du 10 octobre 1972.*)

*Réponse.* — La question posée quant aux difficultés rencontrées par les maires pour l'application du décret n° 46-2483 du 9 novembre 1946 ne tient pas compte de la distinction nécessaire entre le contrôle d'Etat, objet du décret précité, et le contrôle communal ou intercommunal des distributions publiques d'eau potable. Le contrôle technique, administratif et financier, assuré au nom de l'Etat par le ministre de l'intérieur, est exercé au niveau de chaque département par le préfet, avec le concours du service des ponts et chaussées et du service du génie rural. Il n'implique aucune intervention des collectivités locales ou de leurs groupements dans le choix du service chargé du contrôle et ne donne lieu à aucune rémunération particulière des agents qui en sont chargés, lesquels ne peuvent en aucun cas intervenir à ce titre dans la gestion des distributions communales et intercommunales. Ce contrôle n'exclut nullement la possibilité pour la commune d'assurer elle-même le contrôle communal. En effet, les collectivités intéressées conservent tous leurs droits en ce qui concerne l'organisation et l'exploitation de leurs services de distribution d'eau potable. Elles ont la faculté de recourir, si elles le désirent, aux services chargés du contrôle de l'Etat, qui agissent alors en qualité de mandataires des communes et doivent alors être rémunérés comme tels, mais elles sont également libres, sous réserve du respect des règles administratives en vigueur, de

confier le contrôle à l'homme de l'art de leur choix. Quant au décret n° 66-173 du 25 mars 1966, ses dispositions, relatives à l'origine des subventions susceptibles d'être attribuées aux communes qui entreprennent ou développent des travaux d'alimentation en eau ou des travaux d'assainissement, n'ont, en droit, aucune incidence sur le régime et les conditions du contrôle d'Etat. Rien cependant ne s'oppose à ce qu'une procédure de révision d'une répartition antérieurement décidée soit entreprise si les services intéressés sont d'accord pour estimer que l'organisation du contrôle, bien qu'indépendante du régime des subventions, gagnerait en efficacité si elle tenait compte de l'existence de la liste des communes urbaines arrêtée en application du décret du 25 mars 1966.

*Etablissements scolaires (femmes de service des écoles).*

26430. — M. Michel Durafour expose à M. le ministre de l'Intérieur que le tableau indicatif des emplois communaux comportait l'emploi de « femme de service des écoles » et celui de « agent spécialisé des écoles maternelles et des classes enfantines ». Ces emplois sont respectivement définis ainsi : le premier : « agent chargé de l'assistance au personnel enseignant pour les soins corporels à donner aux enfants ainsi que de la mise en état de propreté des locaux et du matériel scolaire » ; le second : « agent chargé de l'assistance au personnel enseignant pour l'hygiène des très jeunes enfants, ainsi que de la mise en état de propreté des locaux et du matériel servant à ces enfants pour leur repos et leurs ébats ». Ces deux définitions concernant des fonctions à peu près identiques et la notion d'agent spécialisé n'étant que relative puisqu'aucun diplôme n'est requis pour le recrutement de ce personnel, il lui demande si, dans un but d'équité, il ne conviendrait pas de supprimer purement et simplement l'emploi de « femme de service des écoles » du tableau indicatif des emplois communaux et de reclasser l'ensemble des titulaires de cet emploi, en activité et en retraite, dans celui de « agent spécialisé des écoles maternelles et des classes enfantines ». (Question du 10 octobre 1972.)

Réponse. — La différence existant entre les femmes de service des écoles et les agents spécialisés des écoles maternelles et des classes enfantines apparaît dans la définition même des emplois. Les femmes de service des écoles sont des agents qui exercent leurs fonctions dans les classes primaires alors que les agents spécialisés des écoles maternelles et des classes enfantines ont à s'occuper de très jeunes enfants qui ne peuvent se trouver que dans ces établissements ou classes. Ce n'est donc que dans les écoles maternelles et les classes enfantines que doivent être recrutés les agents spécialisés dont la tâche est plus délicate. Le fait que dans les deux cas il s'agisse d'emplois à la nomination directe pour laquelle aucun diplôme n'est exigé, l'aptitude des candidats étant laissée à l'appréciation des maires, ne diminue en rien cette différence. Supprimer cet emploi et reclasser l'ensemble des titulaires dans celui d'agent spécialisé des écoles maternelles et des classes enfantines conduirait en fait à un surclassement que rien ne justifie.

**JUSTICE**

*Conseil juridique (en droit des sociétés).*

26211. — M. Blas expose à M. le ministre de la justice qu'en ce qui concerne les conseils juridiques inscrits sur la liste arrêtée par le procureur de la République et qui désirent adjoindre à leur titre de conseil juridique une mention de spécialisation, seule est autorisée, aux termes de l'article 8 du décret n° 72-670 du 13 juillet 1972, « la mention d'une des spécialisations suivantes : conseil juridique et fiscal ou conseil fiscal ; conseil juridique en droit social ; conseil juridique en droit des sociétés ». Il lui demande si la mention abrégée : « conseil de sociétés », utilisée jusqu'à présent par presque tous les spécialistes du droit et de la pratique des sociétés, peut être employée par le conseil juridique inscrit avec la spécialisation de conseil juridique en droit des sociétés. (Question du 30 septembre 1972.)

Réponse. — Il ressort des dispositions de l'article 8 du décret n° 72-670 du 13 juillet 1972 relatif au titre de conseil juridique, que le conseil juridique qui désire adjoindre à son titre la mention de spécialisation en droit des sociétés, ne peut faire usage que de la seule dénomination « conseil juridique en droit des sociétés », à l'exclusion de toute autre. Sous réserve de l'appréciation des tribunaux, il apparaît donc que la mention « conseil de sociétés » ne peut être utilisée. Cette dénomination pourrait, de surcroît, prêter à confusion sur la nature exacte de l'activité exercée par le professionnel.

*Conseil juridique (cabinet X).*

26212. — M. Blas expose à M. le ministre de la justice que le conseil juridique inscrit sur la liste arrêtée par le Procureur de la République et qui exerce ses activités à titre individuel doit, aux termes du premier alinéa de l'article 57 du décret n° 72-670 du 13 juillet 1972 « utiliser son nom patronymique, à l'exclusion de tout pseudonyme ou titre impersonnel ». Il lui demande si le conseil juridique est tenu de se borner à indiquer son nom patronymique suivi de la mention : conseil juridique (ou d'une mention de spécialisation), ou bien s'il peut adopter la désignation : cabinet X (X étant le nom patronymique), suivie de la mention : conseil juridique (ou d'une mention de spécialisation), observation faite que les mots « cabinet X » comportent bien l'utilisation du nom patronymique (X) et constituent, du fait même de cette utilisation, un titre essentiellement personnel (Question du 30 septembre 1972.)

Réponse. — Il résulte de l'article 57 du décret n° 72-670 du 13 juillet 1972, relatif à l'usage du titre de conseil juridique, que le conseil juridique, qui exerce ses activités à titre individuel, est tenu d'utiliser son nom patronymique à l'exclusion de tout pseudonyme ou titre impersonnel. Dans ces conditions, la dénomination cabinet X (X étant le nom patronymique), paraît, sous réserve de l'appréciation des tribunaux, contrevenir aux dispositions du décret précité et pourrait induire en erreur le public sur le caractère individuel de l'activité professionnelle envisagée.

*Conseil juridique*

*inscrit sur la liste arrêtée par le procureur de la République.*

26213. — M. Blas demande à M. le ministre de la justice si le conseil juridique inscrit sur la liste arrêtée par le procureur de la République en conformité du troisième alinéa de l'article 57 de la loi n° 71-1130 du 31 décembre 1971 peut ajouter à son titre de conseil juridique la mention : « inscrit sur la liste arrêtée par le procureur de la République ». (Question du 30 septembre 1972.)

Réponse. — Il résulte des dispositions de l'article 56, alinéa 2, du décret n° 72-670 du 13 juillet 1972 relatif à l'usage du titre de conseil juridique, que le conseil juridique n'est pas autorisé à faire mention de l'autorité qui a prononcé son inscription sur la liste. L'inscription « conseil juridique inscrit sur la liste arrêtée par le procureur de la République » tombe sous le coup de la prohibition édictée par cet article.

**POSTES ET TELECOMMUNICATIONS**

*D. O. M. (postes : acheminement du courrier entre la Réunion et la métropole).*

26275. — M. Cerneau expose à M. le ministre des postes et télécommunications que, répondant à une question écrite n° 23249 qu'il avait posée le 1<sup>er</sup> avril 1972 à son prédécesseur au sujet d'un pli recommandé réexpédié de Saint-Denis (Réunion) au destinataire se trouvant à Paris, ce dernier avait indiqué le 26 avril 1972 que le pli dont il s'agit avait été traité conformément à la réglementation en vigueur, qu'il n'envisageait pas du reste de modifier — le préjudice causé en la circonstance paraissant le laisser indifférent. Il ajoutait que les destinataires en déposant leurs ordres de réexpédition ont, en effet, la possibilité de demander le réacheminement de leur courrier par la voie aérienne, sous réserve de s'engager à payer eux-mêmes ou par l'intermédiaire d'une tierce personne le montant des surtaxes aériennes afférentes au nouveau parcours, et poursuivait en déclarant qu'au cas particulier il y a toujours lieu de penser que le destinataire a été informé de cette faculté qui lui était offerte, mais qu'il n'a pas cru devoir utiliser. Ainsi, partant d'une hypothèse totalement fautive, son prédécesseur se dispensait de faire ouvrir la moindre enquête. La même question écrite est donc posée à nouveau sur la nécessité de prendre en considération la révision de la réglementation absolument inadaptée à un département français situé à 10.000 km de la métropole, que l'on confond par ailleurs assez cavalièrement avec des pays étrangers comme l'Algérie, le Maroc et même Chypre et la Turquie d'Asie. (Question du 2 octobre 1972.)

Réponse. — Dans les relations réciproques entre la métropole et le département de la Réunion, les lettres sont, jusqu'au poids de 20 grammes, expédiées et réexpédiées d'office par la voie aérienne sans aucune perception de surtaxe. Dans l'éventualité où le principe du transport par avion sans surtaxe serait admis pour la réexpédition des plis d'un poids supérieur à 20 grammes, il faudrait l'admettre également pour l'expédition des mêmes correspondances.

On serait également conduit à étendre cette disposition au courrier de même nature échangé entre la métropole et les trois autres départements d'outre-mer. De telles mesures entraîneraient une charge financière supplémentaire non négligeable pour l'administration des P. T. T. En effet, alors que le produit des surtaxes perçues serait en diminution, elle devrait faire face à une augmentation importante des frais de transport à payer aux compagnies aériennes, lesquels frais sont proportionnels au poids du courrier et à la distance parcourue. Dans ces conditions, il n'est pas possible, pour des raisons d'ordre budgétaire, de modifier la réglementation en vigueur.

*Téléphone (région de Saint-Sornin-Lavolps, Pompadour).*

**26369.** — **M. Léon Feix** signale à **M. le ministre des postes et télécommunications** les difficultés considérables qu'éprouvent les abonnés du téléphone de la région de Saint-Sornin-Lavolps, Pompadour. La carence du réseau est telle, le trafic téléphonique tellement perturbé, qu'un vif mécontentement existe parmi les utilisateurs en supportant les conséquences. Il lui demande quelles mesures urgentes il compte prendre pour qu'un fonctionnement normal du réseau téléphonique soit établi dans la région de Saint-Sornin-Lavolps, Pompadour. (*Question du 5 octobre 1972.*)

*Réponse.* — Il est exact que des difficultés ont été rencontrées par les abonnés au téléphone du secteur Pompadour, Saint-Sornin-Lavolps plus spécialement pendant la dernière période estivale. Elles résultent d'une part de l'augmentation importante du trafic, consécutive au développement soudain d'un tourisme local et d'autre part, des perturbations causées par les orages qui se sont abattus sur l'ensemble du département de la Corrèze (l'orage du 11 août, d'une rare violence, a endommagé le secteur téléphonique précité dont certaines installations n'ont pu être rétablies, malgré de gros efforts, qu'après plusieurs jours). Afin que l'accroissement brutal du volume des communications cause le moins de gêne possible aux abonnés, une extension du nombre de voies de transmission a été réalisée et les circuits de Pompadour ont fait l'objet d'une surveillance particulière : aux heures de fort trafic, il a été procédé à la notation systématique des appels afin de réduire les délais de réponse. Parallèlement à ces mesures, le nombre d'opératrices du central téléphonique manuel d'Uzerche a été porté à son maximum. Cet effectif est d'ailleurs encore actuellement en place afin que soit écoulé dans des conditions satisfaisantes le trafic des expéditeurs de fruits. L'administration des P. T. T. reste cependant consciente de la nécessité de poursuivre son effort en faveur de ce secteur dont elle a décidé la mise à l'automatique au cours du deuxième trimestre de 1973. Cette modernisation aura pour effet de procurer à ses clients une bien meilleure qualité de service.

*Téléphone (personnel d'exécution des lignes).*

**26374.** — **M. Pierre Villon** expose à **M. le ministre des postes et télécommunications** que les personnes qui demandent l'installation du téléphone, notamment dans les communes rurales ou dans des lotissements aux abords des villes reçoivent comme réponse que l'installation ne pourra être faite que dans un délai minimum de deux ans à moins d'accepter soit une avance importante, soit de s'adresser à une entreprise privée qui demande un prix d'installation qui représente plus du double du prix prévu par les services des postes et télécommunications ; il lui signale que ce fait prouve que la cause des retards n'est pas due à l'insuffisance de capacité du réseau mais au fait que l'administration des téléphones ne dispose pas d'un nombre suffisant d'employés d'exécution. Il attire son attention sur le fait que les demandeurs considèrent de telles réponses comme le signe d'un volonté délibérée de favoriser l'industrie privée au détriment du service public et qu'ils estiment qu'il y a là une injustice à l'encontre des habitants des communes rurales s'ils ne sont pas des privilégiés de la fortune. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour augmenter le nombre des postes budgétaires pour le personnel d'exécution des lignes de téléphone afin de permettre à cette administration de donner rapidement satisfaction aux demandeurs. (*Question du 5 octobre 1972.*)

*Réponse.* — La question posée revêt un double aspect : d'une part le délai nécessaire en moyenne à la construction de lignes téléphoniques dans des secteurs non encore équipés, d'autre part le principe du recours à l'industrie privée à l'initiative soit du demandeur, soit de l'administration pour la construction desdites lignes. Sur le premier point, il n'existe aucune règle générale en matière de délai de raccordement, ce dernier étant fonction d'un certain nombre de facteurs tels que la plus ou moins grande dissémination des demandes, la longueur de la ligne unitaire à envisager ou la présence éventuelle d'artères sur tout ou partie de l'itinéraire. La

possibilité d'ajouter au programme normal l'opération personnelle qui les concerne directement est ouverte aux candidats abonnés qui peuvent faire appel à une entreprise agréée, voire procéder eux-mêmes à une partie des travaux. Il s'agit là d'une simple faculté permettant au demandeur d'obtenir une anticipation par rapport au raccordement à tour normal. S'agissant du recours à l'industrie privée pour la réalisation d'un équipement dont le caractère de technicité n'est pas fondamental, l'administration n'estime pas qu'il y ait atteinte soit au monopole des télécommunications soit même au principe de sa maîtrise d'ouvrage. Elle ne cherche nullement, par ailleurs, à retirer à son personnel l'exécution de l'ensemble des travaux de l'espèce, même si elle souhaite dans ce domaine l'orienter dans la mesure du possible vers des tâches d'encadrement et de surveillance. Mais il ne lui semble pas de bonne gestion de recruter massivement du personnel de faible qualification pour des besoins temporaires. Il est évident en effet que dans quelques années le développement du téléphone aura conduit à la constitution d'une infrastructure suffisamment dense pour que le problème des lignes longues ne se pose plus que de manière exceptionnelle. En attendant, et compte tenu du fait que les entreprises sont susceptibles d'employer une main-d'œuvre que les conditions de candidature interdiraient de recruter dans la fonction publique, il a été jugé opportun de recourir à leur appoint. Cette politique n'exclut nullement que soit poursuivie l'action menée par l'administration pour l'augmentation du nombre des emplois budgétaires justifié par l'accroissement des charges du service.

## SANTE PUBLIQUE

*Handicapé adulte (protection sociale).*

**25216.** — **M. Jacques Delong** expose à **M. le ministre de la santé publique** le problème suivant : les parents d'un handicapé adulte ne disposant d'aucune ressource personnelle et placé dans un institut médico-professionnel sont-ils tenus de cotiser à l'assurance volontaire ou peuvent-ils au contraire bénéficier des dispositions de l'article 9 de la loi du 13 juillet 1971 concernant la prise en charge de cette cotisation par l'aide sociale. (*Question du 30 juin 1972.*)

*Réponse.* — Il est rappelé que handicapés adultes ne peuvent être placés dans les instituts médico-professionnels que jusqu'à l'âge de vingt-cinq ans, cette situation n'étant qu'une mesure transitoire. Elle résulte, pour partie, de l'insuffisance actuelle du réseau d'établissements de travail protégé (centres d'aide par le travail ou ateliers protégés) qui doit normalement accueillir les handicapés adultes à leur sortie des instituts médico-professionnels. Les ressortissants de ces établissements, qui perdent la qualité d'ayants droit d'assurés sociaux à l'âge de vingt ans, sont également exclus du bénéfice du régime particulier institué par l'article 9-1 de la loi du 13 juillet 1971. Cependant, ils ont la possibilité d'adhérer à l'assurance volontaire créée par l'ordonnance n° 67-709 du 21 août 1967. La couverture des prestations de cette assurance volontaire est assurée par des cotisations, qui sont normalement à la charge exclusive des intéressés. Toutefois, en cas d'insuffisance des ressources de ceux-ci, elles peuvent être prises en charge totalement ou partiellement par l'aide sociale (aide médicale). Ce texte prévoyait que la prise en charge des frais d'hospitalisation pour des séjours continus ou successifs dans des établissements de soins était limitée à trois ans, mais l'article 18 de la loi de finances rectificative pour 1971 (loi n° 71-1025 du 24 décembre 1971) a, d'une part, supprimé cette limitation et, d'autre part, institué que la prise en charge par l'aide sociale des cotisations d'assurance volontaire serait acquise de plein droit aux personnes en cours d'hospitalisation dans un établissement de soins depuis plus de trois ans, lorsqu'ils remplissent les conditions de ressources leur permettant de bénéficier de l'allocation aux handicapés adultes créée par la loi susvisée du 13 juillet 1971. En conclusion, les handicapés placés en instituts médico-professionnels, assurés volontaires au titre de l'ordonnance de 1967, peuvent obtenir, au bout de trois ans, l'application des dispositions de l'article 18 de la loi de finances susvisée, qui les place exactement dans les mêmes conditions que les bénéficiaires de la loi du 13 juillet 1971.

*Equipeement sanitaire et social  
(crédits en 1973 pour les handicapés).*

**25229.** — **M. Pierre Lucas** demande à **M. le ministre de la santé publique** s'il est bien dans ses prévisions pour le budget 1973 d'inscrire les crédits permettant la réalisation de l'équipement sanitaire et social prévu au VI<sup>e</sup> Plan en faveur des déficients physiques moteurs et sensoriels. Il lui rappelle que la commission de l'action sociale du commissariat général au Plan avait chiffré à 302 millions de francs le coût global de l'action à entreprendre

1<sup>er</sup> février 1972. Compte tenu, en effet, des éléments du problème, de 1971 à 1975 pour les déficients moteurs. Il s'agit, en effet, de créer 2.810 places en internat, 890 en externat, et de renouveler 1.060 places en internat, 180 en externat. Le coût total était estimé par la commission de l'action sociale à 301.960.000 francs. Quant aux déficients sensoriels, créations et renouvellements s'élevaient à 3.710 places; coût global: 135.114.000 francs. Dans le budget 1972, il ne semble pas que les crédits aient correspondu à ce programme. C'est pourquoi il lui demande ce qu'il en sera pour le budget 1973. (Question du 1<sup>er</sup> juillet 1972.)

Réponse. — S'il a été possible à la commission de l'action sociale de prévoir, dans le cadre des travaux préparatoires du VI<sup>e</sup> Plan, l'importance de l'effort qui devrait être fait pour telle ou telle catégorie de handicapés, l'exécution des programmes et son échelonnement dans le temps ne dépendent pas du ministère de la santé publique, mais des initiatives locales, telles qu'elles se manifestent dans les programmes régionaux d'équipement. En effet, il appartient désormais au préfet de région de déterminer les opérations qui pourront être financées sur l'enveloppe globale annuelle qui lui est allouée pour les investissements en faveur des mineurs handicapés et inadaptés. En l'état actuel des discussions budgétaires, le ministère de la santé publique doit bénéficier en 1973 d'un crédit légèrement majoré par rapport à celui de 1972 pour les établissements en faveur de l'enfance inadaptée; une augmentation beaucoup plus importante est prévue pour les investissements en faveur des handicapés adultes, où les besoins s'avèrent particulièrement urgents. En 1971, près de 4 millions de crédits ont été consacrés à la réévaluation d'opérations intéressant sept établissements de déficients moteurs et de déficients sensoriels mis en chantier au cours du V<sup>e</sup> Plan. Les réalisations de l'exercice 1972 ne seront connues de l'administration centrale qu'à la fin de l'année. D'ores et déjà, cependant, il est prévu, dans le cadre du programme de constructions industrialisées pour lequel le ministère de la santé publique a la maîtrise de l'ouvrage, de créer un établissement de travail protégé pour handicapés moteurs de cent vingt places dans la région de Strasbourg.

#### Action sanitaire et sociale (situation d'un chef de contrôle).

25929. — M. Philibert appelle l'attention de M. le ministre de la santé publique sur la situation d'un chef de contrôle de l'action sanitaire et sociale. Au moment de la réforme du 1<sup>er</sup> septembre 1964, un chef de section (santé) a été intégré d'office chef de contrôle et sa carrière s'est déroulée ainsi :

#### Chef de section.

- 1<sup>er</sup> avril 1964. — Chef de section de 4<sup>e</sup> échelon, indice net 370.
  - 1<sup>er</sup> septembre 1964. — Chef de contrôle de 9<sup>e</sup> échelon, indice net 380.
  - 1<sup>er</sup> avril 1966. — Chef de contrôle de 10<sup>e</sup> échelon, indice net 400.
  - 1<sup>er</sup> avril 1970. — Chef de contrôle de 11<sup>e</sup> échelon, indice net 420.
- Or, un sous-chef de section (santé) intégré d'office en 1964 secrétaire administratif et, ultérieurement, secrétaire administratif en chef, a bénéficié du déroulement de carrière suivant :
- 1<sup>er</sup> septembre 1964. — Secrétaire administratif, indice 340 (avec ancienneté restante).
  - 1<sup>er</sup> septembre 1964. — Chef de section de 3<sup>e</sup> échelon, indice net 350 (promu en 1967, effet de 1964).
  - 1<sup>er</sup> septembre 1964. — Secrétaire administratif en chef, indice net 355 (promu en 1971 avec effet de 1964, ancienneté restante deux ans).
  - 1<sup>er</sup> septembre 1964. — Secrétaire administratif en chef, indice net 375 (plus d'ancienneté).
  - 1<sup>er</sup> mars 1967. — Secrétaire administratif en chef, indice net 400.
  - 1<sup>er</sup> septembre 1969. — Secrétaire administratif en chef, indice net 420.

Ainsi donc, au moment de la réforme de 1964, le chef de section avait trente points d'indice de plus que le sous-chef de section. Or, malgré d'excellentes notes professionnelles (variant entre 19 et 20), ce chef de contrôle se retrouve au 1<sup>er</sup> septembre 1969 avec vingt points d'indice de moins. Il lui demande si cette situation est normale et quelles mesures il compte prendre pour, éventuellement, y remédier. (Question du 9 septembre 1972.)

Réponse. — Il ressort de la question posée par l'honorable parlementaire que, postérieurement aux reclassements effectués en 1964 parmi les personnels des services extérieurs du ministère de la santé publique, un ex-chef de section devenu en 1964 chef de contrôle a atteint, au 1<sup>er</sup> avril 1970 seulement, l'indice terminal 420 net, qu'un ex-sous-chef de section devenu en 1964 secrétaire administratif a atteint le même indice le 1<sup>er</sup> septembre 1969, soit sept mois plus tôt, après promotion au grade de secrétaire administratif en chef. Cet état de choses a paru d'autant plus choquant

à l'honorable parlementaire et à l'ex-chef de section que les reclassements précités se traduisaient, en 1964, par un avantage indiciaire de 30 points en faveur de ce dernier. Il convient, d'abord, de rappeler qu'à l'origine chef et sous-chef de section avaient vocation au même indice 420, le premier directement, le second après promotion, et qu'en conséquence, il n'y a déjà aucune anomalie dans le fait que, postérieurement à leur reclassement, ils aient accédé l'un et l'autre au même indice terminal 420. Il importe ensuite de noter qu'à partir de 1964 les deux fonctionnaires intéressés ont poursuivi leur carrière dans des corps différents, si bien que leur situation actuelle doit être appréciée par référence non seulement au point de départ de 1964, mais aussi, d'une part aux dispositions réglementaires relatives à leurs corps respectifs, d'autre part aux mesures individuelles dont ils ont fait l'objet de façon régulière au sein de ces corps.

#### Handicapés (majoration spéciale pour tierce personne).

25947. — M. Bisson rappelle à M. le ministre de la santé publique qu'aux termes de l'article 170 du code de la famille et de l'aide sociale il est prévu en faveur de toute personne grande infirme ayant besoin de l'aide d'un tiers pour accomplir les actes ordinaires de la vie, l'attribution d'une majoration pour tierce personne. Celle-ci n'est accordée par l'aide sociale qu'à partir de l'âge de quinze ans. Or, il arrive que des enfants sont atteints de graves infirmités, telles que paralysie totale, etc., qui demandent des soins absolument constants obligeant la mère à renoncer à toute autre activité ou bien obligeant celle-ci à rémunérer quelqu'un pour assurer l'assistance du tiers à cet enfant. Les parents de ces enfants ne peuvent prétendre à la majoration tierce personne alors qu'un enfant de dix ans, par exemple, pose autant de problèmes qu'un infirme âgé de plus de quinze ans. Il lui demande s'il ne serait pas possible de prévoir une majoration spéciale pour tierce personne à un taux partiel à partir de l'âge de trois ou cinq ans, par exemple, pour tous les enfants reconnus avoir besoin de l'aide constante d'un tiers. (Question du 16 septembre 1972.)

Réponse. — Dans l'état de la législation sociale, la majoration spéciale pour aide constante d'une tierce personne n'est accordée aux grands infirmes qu'à partir de l'âge de quinze ans, et la création d'une allocation de ce type en faveur des enfants en bas âge, grands infirmes, n'est pas actuellement prévue. Il est cependant rappelé que, d'une part, l'article 177 du code de la famille et de l'aide sociale dispose qu'une allocation spéciale est accordée aux parents dépourvus de ressources suffisantes et dont les enfants âgés de moins de quinze ans, atteints d'une incapacité permanente d'au moins 80 p. 100, sont soumis à des soins appropriés à leur état ou à un régime spécial d'instruction. De plus, la loi n° 71-563 du 13 juillet 1971 relative à diverses mesures en faveur des handicapés vient de créer une « allocation des mineurs handicapés », réservée aux familles n'ayant pu trouver pour leur enfant infirme un placement en établissement mais qui, cependant, s'efforcent, par les moyens dont elles disposent, de le faire progresser en attendant qu'il puisse être admis dans un centre spécialisé. Cette allocation, qui peut éventuellement constituer une compensation aux charges des familles signalées par l'honorable parlementaire, est accordée sous réserve de conditions de ressources relativement larges, puisque le plafond est égal à deux fois le montant du minimum garanti prévu à l'article 31 x e du code du travail (montant annuel sur la base de 2.400 heures par an, augmenté d'autant de fois la moitié du minimum qu'il y a d'enfants à charge, y compris le handicapé).

#### Handicapés (demandes d'allocation).

25959. — M. Saint-Paul signale à M. le ministre de la santé publique que les demandes de bénéfice de l'allocation aux mineurs et adultes handicapés, parvenues aux caisses d'allocations familiales avant le 31 juillet 1972, doivent permettre à leurs auteurs de bénéficier, le cas échéant, desdites allocations à compter du 1<sup>er</sup> février 1972. Etant donné que les modèles de demandes n'ont été publiés que le 13 juillet 1972, et que de nombreuses demandes faites antérieurement sur papier libre avaient été refusées par des caisses d'allocations familiales, il lui demande s'il ne serait pas possible d'accorder un délai supplémentaire de plusieurs mois avec maintien du bénéfice de la rétroactivité à compter du 1<sup>er</sup> février 1972. (Question du 16 septembre 1972.)

Réponse. — Conformément au souhait formulé par l'honorable parlementaire, une décision a été prise par la caisse nationale des allocations familiales avec l'accord du département de la santé publique reportant du 31 juillet au 31 octobre la date limite pour la présentation des demandes d'allocation aux mineurs et aux adultes handicapés, demandes susceptibles de prendre effet au

le ministre de la santé publique ne s'est pas opposé à ce que les caisses d'allocations familiales reçoivent de la caisse nationale des instructions permettant de remédier aux inconvénients de la situation exposée.

*Médecine (enseignement :*

*concours d'internat des étudiants effectuant leur service militaire).*

26291. — M. Mainguy expose à M. le ministre de la santé publique que les textes en vigueur n'ont pas prévu le report du concours d'internat en médecine pour les étudiants hospitaliers accomplissant leur service militaire. Compte tenu du fait qu'il est matériellement impossible de préparer le concours de l'internat pendant la durée du service militaire, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que les étudiants actuellement sous les drapeaux puissent conserver le bénéfice du troisième concours sans être obligés de se présenter au concours qui doit avoir lieu pendant la durée de leur service. (Question du 3 octobre 1972.)

Réponse. — Il est précisé à l'honorable parlementaire qu'en application de l'article 26 de la loi n° 70-596 du 9 juillet 1970 relatif au service national, les dispositions législatives précédentes concernant les sursis d'incorporation demeurent applicables aux jeunes gens nés en 1950 et antérieurement ainsi qu'aux jeunes gens nés en 1951 ou postérieurement, dans le cas où ils auraient entrepris avant le 1<sup>er</sup> janvier 1972 un cycle d'études ouvrant droit à un sursis au-delà de vingt et un ans. En outre, la circulaire n° 28-362 du ministère d'Etat chargé de la défense nationale en date du 28 octobre 1970 qui leur demeure également applicable nonobstant la publication de la loi n° 71-424 du 10 juin 1971 portant code du service national, permet, dans certaines situations, l'octroi de décalages d'incorporation ; le service central du recrutement a donné l'assurance que ces décalages d'incorporation continueraient à être automatiquement accordés aux étudiants qui le demanderaient pour pouvoir se présenter aux concours d'internat en médecine. Dans ces conditions, il appartient aux candidats désireux de préparer dans de bonnes conditions les concours d'internat, de prendre, en fonction de l'âge auquel ils ont commencé leur formation médicale, la décision, soit de se faire incorporer avant la période au titre de laquelle ils peuvent remander leur inscription aux concours de l'internat, soit d'utiliser les possibilités de sursis mentionnées ci-dessus de manière à ne pas être sous les drapeaux pendant leurs années de concours à l'internat.

*Médecins, chirurgiens-dentistes et sages-femmes  
(exercice de ces professions par des étrangers).*

26486. — M. Lebon demande à M. le ministre de la santé publique quand il compte publier le décret d'application de l'article L. 356 du code de la santé introduit par la loi n° 72-661 du 13 juillet 1972, permettant de mettre en place la commission prévue dans l'alinéa 2 de cet article. (Question du 12 octobre 1972.)

Réponse. — Des consultations ont été entreprises avec le ministre de l'éducation nationale et le ministre des affaires étrangères, en vue d'arrêter les mesures à prendre pour mettre en place la commission prévue à l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 72-661 du 13 juillet 1972. Compte tenu des délais qu'implique la procédure administrative à laquelle sont soumis les divers textes d'application à prendre, le ministre de la santé publique assure l'honorable parlementaire qu'il s'attachera à ce que les dispositions en cause puissent être appliquées dans les meilleurs délais.

**TRANSPORTS**

*Société nationale des chemins de fer français  
(concurrence des paquets poste).*

24800. — M. Brugnion expose à M. le ministre des transports que l'arrêté du 3 janvier 1972, qui relève de 3 à 5 kilogrammes la limite supérieure d'acceptation des paquets poste, est susceptible de priver la Société nationale des chemins de fer français de ressources importantes. Il lui demande si cette mesure n'est pas en contradiction avec la convention passée entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français. (Question du 14 juin 1972.)

Réponse. — Le problème soulevé par l'honorable parlementaire n'a pas échappé à l'attention des autorités compétentes. Il fait actuellement l'objet de conversations entre le ministère des postes et télécommunications et la Société nationale des chemins de fer français afin de régler la question sur la base d'une part, d'une harmonisation des tarifs pratiqués et d'autre part, de la poursuite et de l'extension de la collaboration des P. T. T. et de la S. N. C. F. sur le plan de la complémentarité des moyens et des prestations offertes.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des quatre séances  
du vendredi 3 novembre 1972.

1<sup>re</sup> séance : page 4615 ; 2<sup>e</sup> séance : page 4635 ; 3<sup>e</sup> séance : page 4643 ;  
4<sup>e</sup> séance : page 4659.