

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

5^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1973-1974

COMPTE RENDU INTEGRAL — 38^e SEANCE3^e Séance du Mardi 30 Octobre 1973.

SOMMAIRE

1. — Rappel au règlement (p. 5081).
MM. Rigout, le président.
2. — Loi de finances pour 1974 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5082).
Transports (suite) :
IV. — Marine marchande (suite) :
MM. Denvers, Cermolacce, Ollivro, Mme Stephan, MM. Bécam, Le Pensec, Duroméa, Crépeau, Guermeur, Le Sénéchal, Cazenave, de Rocca Serra, Gabriel, rapporteur général de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.
MM. Guéna, ministre des transports ; Ollivro.
Rappel au règlement : MM. Mauroy, Cazenave, Flornoy, Guermeur, Crépeau.
Etat B.
Titre III. — Rejet.
MM. le ministre des transports ; le président.
Titre IV. — Rejet.
Etat C.
Titres V et VI. — Rejet.
MM. le ministre des transports ; le président.
Renvoi de la suite de la discussion budgétaire.
3. — Ordre du jour (p. 5095).

PRESIDENCE DE M. ANDRE LABARRERE,
vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

RAPPEL AU REGLEMENT

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

M. Marcel Rigout. Monsieur le président, la réponse de M. le ministre des transports aux observations formulées par notre collègue M. Hamel à la fin de la séance de cet après-midi est, à nos yeux, inadmissible.

Monsieur le ministre, que voulez-vous cacher à l'Assemblée en refusant de donner communication du document dont il s'agit à la commission de la production et des échanges ?

Dans tous les cas, votre attitude procède du mépris le plus profond à l'égard des prérogatives du Parlement.

Le distinguo entre document de service et document interne, comme l'a montré le rapporteur, notre ami M. Porelli, n'a aucune valeur. En effet, la note en question n'avait pas un caractère interne puisque son existence est mentionnée dans la revue du ministère des finances, à la rubrique « Travaux de l'inspection des finances ».

Dans ces conditions, monsieur le ministre, votre échappatoire ne saurait être tolérée.

Monsieur le président, nous vous demandons instamment de saisir le Bureau de l'Assemblée de cette atteinte intolérable au droit d'information et de contrôle du Parlement, reconnu expressément par l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958 modifiée par l'ordonnance n° 61-1396 du 21 décembre 1961, article 164, paragraphe 4.

Il appartiendra au Bureau de donner la suite qui convient à cette affaire profondément révélatrice du dédain que M. le ministre des transports, et à travers lui le Gouvernement, a manifesté à l'égard de la représentation nationale. (Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

M. le président. Monsieur Rigout, comme celui de M. Hamel, votre rappel au règlement concernant le contrôle budgétaire, pose deux problèmes : celui de l'autorité habilitée à se faire communiquer les documents ; celui de la nature de ces mêmes documents.

Sur le premier point, l'article 164 de l'ordonnance n° 58-1374 du 30 décembre 1958 portant loi de finances pour 1959, précise qu'il s'agit des « membres du Parlement qui ont la charge de présenter, au nom de la commission compétente, le rapport sur le budget d'un département ministériel ».

M. Marcel Rigout. C'est bien de cela qu'il s'agit !

M. le président. Ces termes ne souffrent aucune ambiguïté : ils visent, en ce qui concerne notre Assemblée, les rapporteurs spéciaux de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, seule commission compétente au fond, sous réserve de la constitution d'une commission spéciale. Cette dernière réserve explique que l'ordonnance n'ait pas employé expressément les termes « commission des finances », cette appellation pouvant au demeurant varier au sein d'une même assemblée ou d'une assemblée à l'autre.

La commission compétente prévue par le texte ne peut donc en aucun cas être une commission saisie pour avis, et, en conséquence, les députés chargés de rédiger ces avis ne disposent pas de l'habilitation réservée aux seuls rapporteurs spéciaux.

Sur le deuxième point, le même texte dispose que ces rapporteurs sont habilités à se faire communiquer tous « documents de service », de quelque nature que ce soit.

Vous conviendrez, mon cher collègue, qu'il n'appartient pas à la Présidence, en l'absence de tout autre élément d'appréciation, de déterminer quels sont ces documents de service et s'ils répondent ou non à cette définition. Si un ministre opère une distinction entre les documents dont il dispose, il le fait sous son entière responsabilité et, en l'état, la Présidence ne peut que laisser l'Assemblée juger.

Cependant, monsieur Rigout, je tiens à vous dire que je saisirai le Bureau, dès sa prochaine réunion, de votre observation qui porte sur un point extrêmement important, au sujet duquel subsiste, nous en sommes tous conscients, une certaine ambiguïté.

M. Marcel Rigout. Je vous remercie, monsieur le président.

— 2 —

LOI DE FINANCES POUR 1974 (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 1974 (n^{os} 646, 681).

TRANSPORTS

IV. — Marine marchande (suite).

M. le président. Nous continuons l'examen des crédits du ministère des transports : IV. — Marine marchande.

La parole est à M. Denvers.

M. Albert Denvers. Avant de présenter quelques réflexions sur le budget en discussion, je demande à l'Assemblée de partager la peine et le deuil qui frappent les familles des marins disparus en mer au cours de ces derniers mois, notamment lors de la toute récente tragédie maritime provoquée par le naufrage de la drague *Cap de la Hague*, survenu le long des côtes françaises du Pas de Calais.

Je tiens aussi à rendre un vibrant hommage au courage exemplaire des plongeurs et sauveteurs, civils et militaires, français et étrangers, ainsi qu'au dévouement des responsables de la marine et de l'administration civile qui, tous, sont intervenus sans répit pour tenter et réussir partiellement le sauvetage de vies humaines.

Après avoir situé les responsabilités dans le drame de la drague *Cap de la Hague* — car les familles en deuil ont le droit d'être informées — il vous appartiendra, monsieur le ministre, de préciser nos possibilités d'intervention sur nos côtes et dans nos ports. Vous devrez renforcer la réglementation touchant à la sécurité et au sauvetage des navires et exiger une plus grande sévérité dans la délivrance des permis de navigation, des certificats de navigation et de franc-bord.

L'importance et le caractère des naufrages aux conséquences tragiques nécessitent des moyens développés et puissants en matériel et en spécialistes des opérations de sauvetage.

Ma seconde observation porte sur l'avenir et sur le devenir de nos flottes de commerce et de pêche, qui commandent le sort de toutes nos activités maritimes, de nos chantiers navals, de nos marins et de leurs familles.

Certes, en onze ou douze ans, le tonnage de notre flotte de commerce a doublé, notamment en ce qui concerne l'armement pétrolier. Cela ne signifie pas pour autant que, s'agissant de l'effort consenti en faveur du développement naval, la flotte de commerce française occupe une bonne position parmi tous les pays du monde.

En effet, MM. les rapporteurs l'ont indiqué avant moi, elle est descendue, en peu de temps, de la quatrième à la onzième place.

Personne ne saurait ici s'en réjouir, et même s'en satisfaire. En outre, il convient de déplorer la vente massive, dans des proportions plus importantes que ne l'avait prévu le VI^e Plan, de navires français à des armateurs étrangers.

Vous avez vous-même déclaré, monsieur le ministre, que 95 unités, représentant un volume de plus de 600.000 tonneaux, ont été vendues au cours des seules années 1971 et 1972. C'est

beaucoup ! C'est même beaucoup trop si l'on considère que la moitié des ventes porte sur un armement et des navires de construction relativement récente.

Alors, quel est l'objet de toutes ces transactions ? Quelles mesures comptez-vous prendre, sinon pour les enrayer, du moins pour les maîtriser ?

L'affaire, la triste affaire du *Korrigan* est encore présente à toutes les mémoires. Nos collègues députés de Marseille, M. Loo notamment, ont été amenés à la suivre de très près. N'est-il pas regrettable, voire désolant, de constater que 2,7 p. 100 seulement du trafic mondial est assuré par des navires français et qu'une large part — 60 p. 100 — du trafic des ports français — qui ne représente que 6,7 p. 100 du trafic mondial — est à mettre au compte d'armements étrangers ? Quelle perte de devises !

Le Gouvernement entend-il intervenir et prendre toutes dispositions utiles pour améliorer sensiblement nos possibilités en matière de fret et pour donner ainsi à notre pays une place satisfaisante sur l'échiquier des puissances maritimes mondiales, celle que devraient lui valoir ses 3.000 kilomètres de côtes ?

C'est une politique de forte expansion navale en faveur des flottes de commerce et de pêche que doit mener la France. Mais cela ne sera possible que si le Gouvernement en ressent la nécessité pour notre économie.

La marine marchande, c'était, hier, un grand nom et toute une politique économique, sociale et humaine, placée sous l'égide d'une administration consciente du rôle et de la mission des choses et des hommes de la mer, exercée sous le signe d'une législation appropriée, incitatrice, constamment soucieuse de se caractériser pour être efficace, et mise en œuvre sous la responsabilité, tantôt d'un ministre en titre, tantôt d'un secrétariat général à part entière.

Monsieur le ministre, certaines de vos toutes récentes déclarations nous ont inquiétés et notamment celles que vous avez portées à la connaissance des transitaires, réunis récemment en congrès à Cannes.

Vous avez manifesté l'intention d'assurer l'homogénéité de votre ministère, en « grignotant » quelques morceaux du secrétariat général à l'aviation civile, du secrétariat général de la marine marchande et de la direction des transports terrestres, pour les rassembler dans un état-major, une direction de l'administration générale. N'y a-t-il pas là, l'amorce d'un démantèlement du secrétariat général de la marine marchande qui doit demeurer selon nous une entité libre d'agir et pleinement responsable ? (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche.)

Toute atteinte portée aux compétences du secrétariat général de la marine marchande ne saurait que réduire encore l'autonomie des affaires maritimes, à laquelle les gens de mer sont si profondément attachés, pour des raisons évidentes d'efficacité et de foi dans l'avenir du pavillon français.

Monsieur le ministre, permettez-nous de vous demander de ne pas compromettre, sous couvert d'une réorganisation de vos grands services, la présence d'un corps et d'une administration dont la caractéristique est précisément l'unité, faite d'esprit et de cœur, pour le plus grand rayonnement de notre marine marchande, de nos armements et de notre industrie des pêches maritimes. Le bouleversement pour le bouleversement dans les structures administratives de ce ministère ne profiterait à personne et surtout pas au destin de la marine marchande.

Quelques mots maintenant de la situation des armements trans-Manche. Nos marins du littoral de la mer du Nord et de la Manche sont inquiets pour leur avenir.

En effet, sur les lignes reliant la France et l'Angleterre, le nombre de navires étrangers en service ne cesse de s'accroître et, parallèlement, la présence de navires français, de diminuer. La liaison trans-Manche avec, comme terminal français Dunkerque, ce sont trois navires français et cinq étrangers qui l'assurent. Sur le terminal de Calais-Boulogne, on compte deux navires français et treize navires étrangers. Enfin, sur le terminal du Havre, il y a une unité française contre sept unités étrangères.

Que dire aussi de tous ces bruits qui courent de part et d'autre, laissant deviner que les deux grandes compagnies nationales, la Transatlantique et les Messageries maritimes, seraient disposées à se débarrasser de plusieurs unités en les vendant à des armateurs étrangers ? Nous voudrions recevoir sur ce point, monsieur le ministre, tous apaisements utiles.

Quoi qu'il en soit, nous estimons que ce processus est contraire à l'intérêt général de l'économie maritime.

Il me reste maintenant à vous interroger sur vos intentions à propos des problèmes que pose le sort des pensionnés de la marine. Cet après-midi déjà, dans la présentation des rapports, il en a été fortement question.

Il s'agit de l'application exacte et stricte de l'article L. 42 du code des pensions, du rattrapage dit Forner, décidé mais non encore intégralement mis en œuvre, et de la prise en considération d'un plan quinquennal de redressement des salaires forfaitaires.

Il importerait, en outre, de mettre fin à l'injustice que constitue la distinction de traitement entre les pensionnés d'avant et d'après le décret du 7 octobre 1968. Une telle distorsion entre la pension des uns et des autres ne peut s'accepter : les bénéficiaires de pension sont tous, indistinctement, des marins avec les mêmes droits pour avoir rempli les mêmes devoirs.

Il me faut encore, avant d'en terminer, vous adresser, rapidement, deux instances.

D'abord, vous demander de vous pencher au plus vite sur les difficultés éprouvées, notamment par les retraités de la marine et des veuves de marins, pour s'assurer, à défaut de tiers payant, les soins médicaux et pharmaceutiques dont ils ont besoin. La caisse de prévoyance devrait, comme cela se passe dans le régime commun, éviter aux intéressés — qui sont presque toujours de petites gens — d'avoir à satisfaire au paiement intégral du coût des honoraires et des frais médicaux et pharmaceutiques. Combien d'entre eux se trouvent ainsi contraints à la gêne et au plus grand des désarrois ?

Ma seconde instance, monsieur le ministre, a trait aux difficultés rencontrées par les caisses de crédit maritime mutuel pour accorder les prêts qui leur sont demandés et venir ainsi en aide notamment aux artisans pêcheurs. Les caisses considèrent que leurs disponibilités en provenance soit du budget de l'Etat, soit de la collecte par voie obligatoire sont nettement insuffisantes pour faire face aux nécessités.

Enfin un dernier mot — et il est d'importance selon nous — pour vous prier de nous indiquer comment vous entendez réagir contre la décision de la Commission exécutive de Bruxelles de se pourvoir devant la Cour de justice de Luxembourg contre la législation française en matière de main-d'œuvre, en vue de permettre l'embarquement de ressortissants de la Communauté économique européenne sur des navires français. Voilà bien un sujet qui mériterait que nous en discutions avec beaucoup d'attention et de sang-froid !

Mes chers collègues, j'arrête là mon intervention, qui pourrait, certes, aller plus loin tant les problèmes que soulève un budget comme celui-ci sont nombreux. L'avenir de notre marine marchande, des pêches maritimes, de nos armements et de nos marins de commerce ou de pêche, un avenir prospère, si nécessaire à l'expansion de notre économie nationale, nous affirmons que c'est affaire de volonté, d'ambition et de croyance.

Pour notre part, nous en sommes conscients. Quant à ce projet de budget, il ne répond pas, hélas ! à notre attente. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

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

M. Paul Cermolacce. Sans partager les conclusions de M. le rapporteur de la commission des finances qui préconise un vote favorable, nous sommes d'accord avec lui lorsqu'il indique : « Il est nécessaire que soit définie, au plus haut niveau, une politique maritime d'ensemble ».

Cette absence de politique, voilà des années que nous la déplorons et que nous mettons le Gouvernement en garde contre ses graves conséquences.

Allez-vous, monsieur le ministre, répondre à cette nouvelle question ?

Les répercussions de cet état de fait se font cruellement sentir tant du point de vue social et humain que sur l'outil, c'est-à-dire les navires, et l'économie générale du pays.

Vous venez de supprimer les crédits du fonds de développement économique et social pour la pêche industrielle. Cette mesure intervient au moment où l'armement doit encore moderniser une partie importante de sa flotte. Les prêts bonifiés compenseront-ils la suppression de la dotation du F.D.E.S. ? Nous en doutons.

En revanche, l'augmentation du prix du carburant inquiète la profession et grève ses coûts.

Constatons une fois encore l'insuffisance des crédits alloués à la formation professionnelle, notamment aux écoles d'apprentissage maritime.

Rien n'est prévu, ou pas grand-chose, pour la conservation des espèces, pour la lutte contre la pollution des mers, pour la sécurité.

L'institut scientifique et technique des pêches n'a pas les moyens de développer ses activités, notamment dans la recherche, le contrôle sanitaire, l'aqua-culture. En raison de l'abandon dont il est l'objet, l'institut doit faire face à une offensive caractérisée d'autres services ou organismes qui visent à s'emparer de ses attributions dans différents domaines.

En matière de pensions, nous estimons, avec les organisations syndicales de marins actifs ou pensionnés, que le rattrapage dit Forner est loin d'avoir atteint ses objectifs et qu'il vous importe de poursuivre cette opération de redressement sans tenir compte de l'effort fourni par la profession, jusqu'au jour où, comme le veut la loi, les salaires forfaitaires seront alignés au plus près sur les salaires réels.

Dans un autre domaine, et en dépit de vos promesses ou de celles de vos prédécesseurs, vous vous refusez toujours à améliorer le pourcentage des pensions « prévoyance » des veuves âgées de plus de soixante-cinq ans de maris victimes d'accidents professionnels, en les portant de 30 à 50 p. 100, ce qui serait une simple mesure de justice.

Est-il exact que cette mesure est à la signature du ministre de l'économie et des finances depuis deux ans ? Cette juste réparation devient encore plus urgente après le lourd tribut payé par la corporation notamment lors des dramatiques naufrages du *Cap de la Hague* et d'un chalutier breton.

Vous nous avez donné cet après-midi l'assurance que cette question était à l'étude. Combien de mois seront-ils nécessaires pour qu'elle entre en application ?

Sous le couvert de la non-rétroactivité des lois, vous refusez toujours aux pensionnés d'avant 1968 de progresser d'une catégorie après dix ans de grade et pourtant, dans d'autres cas, la rétroactivité a été appliquée, y compris en matière de pensions ; M. le rapporteur spécial peut témoigner de la véracité de mes propos.

Vous estimez « qu'il faut faire en sorte que les charges ne constituent pas un handicap pour les armateurs ». Cette conception pourrait se justifier si le coût des équipages ne diminuait sans cesse en raison de la réduction des effectifs, de la taille des navires et de l'augmentation du rendement.

Une taxe au tonnage — en plus des cotisations armatoriales — voilà qui vous permettrait de satisfaire en partie ces légitimes demandes. Ce serait là de bonnes ressources pour la caisse des invalides. Quelle est votre intention, monsieur le ministre, sur ce point ?

A La Ciotat, tout dernièrement, au cours du lancement du méthanier *Ben Franklin*, vous avez notamment déclaré : « Certains éléments de notre flotte sont positifs. De 1965 à 1972, nous sommes passés de cinq millions à sept millions de tonneaux et nous avons toutes raisons de penser qu'en 1975 nous atteindrons les dix millions de tonneaux. En même temps, nos bateaux se renouvellent ; ils ont aujourd'hui, en moyenne, sept ans d'âge, ce qui est remarquable et fait de notre flotte l'une des plus modernes. »

Vous avez contesté « certaines pratiques » des conférences maritimes et ajouté que « le développement de notre marine marchande trouvait sa justification dans la sécurité de nos approvisionnements mais aussi en fonction de la nécessité d'économies et de gains de devises ».

Ce qui devrait conduire, toujours selon vos déclarations, au doublement de notre flotte au cours du VI^e Plan, assorti de « certains regroupements et d'un particulier effort d'auto-financement. »

Permettez-nous de ne pas parler votre optimisme et même de trouver inquiétante une partie de vos propos. Une fois encore nous proclamons du haut de cette tribune que le Gouvernement n'a pas de politique de marine marchande.

La France est, je crois, la cinquième puissance industrielle et commerciale mondiale. Notre commerce maritime représente 6,7 p. 100 du commerce maritime mondial tandis que notre flotte ne dépasse pas 2 p. 100 de la flotte mondiale et qu'elle y occupe seulement le onzième rang.

Le déficit de la balance des frets et des passages, qui s'établissait à 160 millions de dollars en 1968 et qui, selon l'objectif du VI^e Plan, aurait dû être ramené à cette valeur en 1975,

soit 800 millions de francs — 80 milliards d'anciens francs — a triplé en 1971. Nous ne connaissons pas encore le chiffre de 1972 ; tout permet de penser que ce déficit va quadrupler et peut-être quintupler en 1975.

Nous assurons moins de 40 p. 100 des transports de nos échanges extérieurs. Quant à notre flotte de paquebots, elle est en voie de liquidation, alors qu'il y a une place importante pour les navires de croisière. Le rapport du VI^e Plan assure que les activités de croisière, qui représentent 20 p. 100 du chiffre d'affaires « passagers » réalisés en 1969, pourraient connaître un développement annuel de 8 à 10 p. 100.

On doit savoir également que le nombre de couchettes-jour mises à la disposition des passagers s'élevait, en 1970, à 4,9 millions dans la zone américaine, à 4,4 millions dans la zone européenne, se répartissant approximativement comme suit : pavillon britannique 1 million, pavillon italien 1,6 million, pavillon grec 1 million, pavillon français seulement 172.000 !

Le cas de la ligne d'Extrême-Orient, l'une des plus importantes, tout spécialement dans les temps à venir est particulièrement significatif. Les Messageries maritimes, ont accepté, pour placer le *Korrigan*, de supprimer leurs agences en Extrême-Orient et de retirer, autant dire, la totalité des cargos classiques utilisés sur cette ligne, après qu'obligation leur ait été faite de quitter le « Medclub » qui regroupe le trafic par conteneurs sur l'Extrême-Orient, des armements méditerranéens.

D'après les informations en notre possession, la part du *Korrigan* dans le groupe Scandutch ne sera que de 11 p. 100 dans l'année à venir, alors qu'il représentait 14 p. 100 de la capacité de transport des sept porte-conteneurs de Scandutch, ce qui, en clair, témoigne que ce navire ne sera pas exploité à pleine capacité.

A l'opposé, les pavillons de complaisance connaissent un développement impétueux. Dans son rapport annuel, le comité des transports de l'O. C. D. E. indique que 20 p. 100 de la flotte mondiale sont armés sous pavillon de complaisance.

Le tonnage du Libéria s'est accru de 238 p. 100 contre 45 p. 100 pour les pays européens membres de l'O. C. D. E. Le *Lloyd's Register Shipping* montre qu'au 1^{er} juillet 1972 la flotte du Libéria était la première du monde avec 44 millions 440.000 tonneaux de jauge brute. Elle a progressé de 5 millions 892.000 tonneaux en une année.

Si la tendance annuelle continue, on va assister à la destruction progressive des flottes nationales des pays industriels en particulier, et à une extension constante des flottes sous pavillon de complaisance. Autant dire que des sociétés anonymes se partageront les transports maritimes, faisant régner la loi de la jungle de votre monde. Le grand capital y trouvera sûrement son compte.

Cette absence de politique aboutit, en fait, à laisser le capital privé investir dans les secteurs jugés les plus rentables à court terme, et à délaisser complètement des types de navires, des lignes, des trafics, des croisières, pourtant indispensables au développement du commerce extérieur et aux besoins du pays.

Dans le domaine de l'emploi, l'un des problèmes humains essentiels, il s'en est suivi une perte de quelque 20.000 emplois en treize ans.

Quant à nos deux sociétés d'économie mixte — et c'est en cela que vos propos m'inquiètent, monsieur le ministre — il serait question d'harmoniser le fonctionnement de ces deux compagnies ou, mieux encore, d'effectuer certains regroupements non précisés sous la forme de holding ou autres.

Toutes ces décisions sont prises dans le secret, sans que jamais les problèmes de fond soient examinés, ce qui aurait pourtant permis à nos deux sociétés de devenir en temps voulu l'ossature de la marine marchande dont notre pays a besoin.

En raison de l'importance et du rôle que ces deux sociétés nationales doivent jouer pour porter notre flotte au niveau voulu, afin de ne pas être mis devant le fait accompli par des décisions qui pourraient remettre en cause leur principe même ou entraîner de nouveaux licenciements, nous estimons, d'une part, que les personnels doivent être informés, le conseil supérieur de la marine marchande saisi et, d'autre part, qu'un débat doit s'instaurer devant l'Assemblée.

Nous persistons à croire en l'avenir de ces deux sociétés, mais à condition que le Gouvernement leur apporte toute l'aide indispensable, ce qui n'est pas le cas actuellement.

La profession s'inquiète aussi de la législation maritime en matière de main-d'œuvre, c'est-à-dire, en clair, de l'embarquement des ressortissants de la Communauté économique européenne sur des navires français.

Monsieur le ministre, vous faites état d'obligations découlant du traité de Rome. Je rappelle que l'article 84 de ce traité dispose simplement :

« 1. Les dispositions du présent titre s'appliquent aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.

« 2. Le Conseil, statuant à l'unanimité, pourra décider si, dans quelle mesure, et par quelle procédure, des dispositions appropriées pourront être prises pour la navigation maritime et aérienne. »

Cet article n'impose donc aucune obligation et vous avez la possibilité de faire en sorte que la règle de l'unanimité ne soit pas appliquée. Mais si vous tenez à respecter les dispositions du traité de Rome, il faut aussi les considérer dans leur ensemble, c'est-à-dire ne pas oublier l'amélioration des conditions de vie et de travail en vue de parvenir à leur égalisation dans le progrès. Or vous ne faites nullement état de cet ensemble de dispositions.

En réalité, votre attitude suit l'orientation de ceux qui veulent mettre bas le statut social des marins français, politique rétrograde que l'action des intéressés à vouée à l'échec l'an dernier et à laquelle ils demeurent unanimement hostiles.

Plus que jamais, nous sommes convaincus que les problèmes de la marine marchande ne trouveront de véritable solution que dans le cadre du programme commun de la gauche. (*Exclamations sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

Avec la responsabilité particulière de la puissance publique se traduisant par des prises de participation financières pouvant aller jusqu'à des participations majoritaires dans le secteur des transports maritimes, la démocratisation des sociétés nationales, la restructuration et le développement des secteurs du transport, la France aurait alors l'outil qui lui permettrait de faire face à ses besoins.

Nous ne trouvons rien de semblable dans votre budget et nous ne pouvons donc y répondre favorablement. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.*)

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

M. Edouard Ollivro. Monsieur le ministre, je voudrais, au nom de mon collègue M. Bourdellès, vous poser deux questions et exprimer un souhait.

La première question concerne l'école maritime de Paimpol. Vous avez dit qu'aucune école maritime n'a été fermée cette année, et c'est exact. Je voudrais cependant obtenir des assurances pour notre région, car il serait paradoxal que la région qui fournit le plus de marins à la France soit obligée de les envoyer se former ailleurs qu'en Bretagne.

Ma deuxième question vise deux des préoccupations qui sont le plus fréquemment évoquées par les marins que nous rencontrons.

Il s'agit, d'abord, de la rétroactivité du décret d'octobre 1968 qui prévoit que les pensions des marins qui sont restés pendant dix ans dans la même catégorie seront majorées après 1968, alors que les pensions antérieures ne bénéficient pas de cet avantage. Il y a donc deux sortes de pensionnés, ce qui constitue une injustice.

Il faudrait ensuite que les marins qui, après vingt-cinq ans de services cristallisés bénéficient d'une pension proportionnelle, puissent, s'ils ont continué à naviguer après cet âge, percevoir un supplément de retraite jusqu'à cinquante-cinq ans, avec un maximum de trente-sept annuités.

J'en viens maintenant à mon souhait et la réponse que vous lui apporterez, monsieur le ministre, conditionnera mon vote. Je ne voterai pas contre votre budget, mais si votre réponse n'est pas favorable, je m'abstiendrai.

Depuis longtemps, nous souhaitons que s'instaure un grand débat sur les affaires de la mer, débat qui d'ailleurs déborderait votre compétence personnelle et exigerait la présence d'autres ministres car la mer, aujourd'hui, c'est encore la pêche et la marine marchande, mais c'est aussi bien davantage car la côte atlantique connaît actuellement une situation tout à fait nouvelle.

Il est quand même paradoxal, alors que la France est la mieux placée des pays maritimes de l'Europe, avec des côtes s'étendant entre le quarantième et le soixantième parallèle, que, dans un entonnoir situé au Nord, le port de Hambourg traite 70 millions de tonnes, ceux de Londres et d'Anvers respectivement 80 et 50 millions de tonnes, et que celui de Rotterdam dépasse 100 millions de tonnes. 20.000 à 30.000 bateaux sillonnent devant nous la

Manche qui est devenue une véritable mer horizontale. Pourtant la France est aussi admirablement placée, et même infiniment mieux, que n'importe quel autre pays d'Europe.

D'autre part, avec l'entrée récente de la Grande-Bretagne et l'entrée éventuelle de la péninsule ibérique dans la Communauté économique européenne, voici que le Marché commun continental se double d'un axe maritime qui change totalement les données traditionnelles. Jusqu'à présent, la France était une puissance essentiellement continentale dont la politique, pendant des siècles, a consisté à repousser le plus loin possible les frontières. Aujourd'hui, le problème est totalement différent et il est bon qu'il soit évoqué dans cette enceinte car s'y greffent d'autres données déterminantes pour l'avenir de nos ports.

Vous savez, en effet, monsieur le ministre, qu'une conférence internationale sur le droit de la mer devait se dérouler récemment. Pour des raisons extérieures à la France, elle a été retardée et renvoyée au printemps prochain.

Auparavant, je voudrais que soit étudié avec précision le problème des limites des eaux territoriales. M. Crenne, député du Finistère, possède un dossier révélateur qui montre combien les familles de marins de ce département sont cruellement touchées par les conséquences des premières mesures prises par plusieurs Etats. Certains marins ont maintenant des revenus inférieurs au S. M. I. C.

Pour toutes ces raisons, monsieur le ministre, il me semble indispensable que l'Assemblée ouvre un grand débat sur la marine marchande, à l'instar de ceux qu'elle a tenus l'année dernière sur les affaires étrangères, l'éducation nationale et les armées. Nos collègues représentants des départements maritimes de la Méditerranée comme de la Manche ou de l'Atlantique, et sans doute beaucoup d'autres aussi, seront d'accord avec moi pour réclamer l'ouverture de ce débat à notre session de printemps.

De votre réponse, monsieur le ministre, dépendra mon vote. (Applaudissements sur les bancs de l'union centriste, des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

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

Mme Yvonne Stephan. Mesdames, messieurs, j'aurais voulu examiner en détail les problèmes de la flotte de commerce. Mais mon désir de respecter le temps de parole qui m'est imparti me conduit à limiter la première partie de mon propos à trois questions sur ce point, ce qui me permettra de m'étendre davantage sur le dossier de la pêche et celui du régime social des marins, avant de vous faire part de la très grande inquiétude née d'un propos que vous avez tenu récemment.

Ces trois questions sont les suivantes :

En ce qui concerne les entreprises, quelle politique envisagez-vous pour protéger nos marins contre les nouveaux développements des flottes sous pavillons de complaisance ?

Pour la flotte dans son ensemble, utiliserez-vous le plan de relance sélectivement, là où la situation est la moins satisfaisante, pour inciter l'armement à se regrouper ?

Comment agirez-vous, à Bruxelles, pour que nos principaux concurrents maritimes tolèrent un développement maritime français fondé sur le développement de nos échanges extérieurs ?

Quant à la situation de la pêche, elle doit faire l'objet d'une extrême attention car vous savez que la balance des produits de la mer s'est encore dégradée en 1972.

En ce qui concerne la pêche industrielle, le programme pluri-annuel de constructions que j'avais demandé l'an dernier n'a pas encore vu le jour, et il sera maintenant fonction de l'aboutissement des actions de la Communauté.

Jusqu'à présent, les objectifs du Plan sont tenus, grâce à l'aide de l'Etat qui comprend trois volets : subventions, bonifications d'intérêts, prêts du F. D. E. S. à long terme.

Mais les professionnels se sont émus des projets, sinon des décisions, du ministère des finances consistant à relever le taux des prêts du F. D. E. S., puis à remplacer ces prêts par une bonification d'intérêt nouvelle manière, les prêts étant consentis au taux du marché.

Ces mesures interviendraient malheureusement en même temps que certains autres facteurs défavorables, en particulier l'augmentation du prix du carburant.

Ne pensez-vous pas, monsieur le ministre, que le rythme actuel de renouvellement de la flotte industrielle risque d'être cassé ? Les armements auraient besoin d'être assurés que le nouveau régime d'aide mis en place sera équivalent et suffisamment incitatif.

Le VI^e Plan prévoyait un taux de croissance de 8 p. 100 l'an pour la pêche artisanale ; il a à peine atteint 4 p. 100 au cours de ces dernières années.

Pourquoi ? Parce que les crédits accordés au titre de subvention pour la modernisation et la restructuration des entreprises, ainsi que le montant des ressources du F. D. E. S. mises à leur disposition pour leur consentir des prêts, ont été insuffisants pour faire face à l'effort que les pêcheurs étaient disposés à accomplir, à la suite des projets présentés par les sociétés interprofessionnelles artisanales.

Deux raisons me donnent à penser que l'augmentation d'un million de francs inscrite à votre budget en subventions et celle de cinq millions de francs en avances du F. D. E. S. seront insuffisantes : le retard qu'il convient de rattraper, d'une part, et, d'autre part, le fait que 1974 sera la dernière année au cours de laquelle les actions ponctuelles seront admises par le F. E. O. G. A.

Certains de nos partenaires, en retard sur nous à Bruxelles, ont déposé de nombreuses demandes. Plusieurs dossiers français, en instance depuis près d'un an, risquent de ne pas avoir de suite avant la fin de l'année prochaine.

A partir de 1975, le relais doit être pris par les actions communautaires, l'accès au F. E. O. G. A. sera plus compétitif, le nombre des partenaires étant passé de six à neuf. Il est nécessaire que la France presse la Commission de définir le champ de ces actions. Dans cette attente, ne pourriez-vous, monsieur le ministre, obtenir de la direction du Trésor une avance du F. D. E. S. plus importante que celle prévue ?

Je suis obligée, pour respecter mon temps de parole, de passer sur de nombreux autres points qui doivent cependant retenir votre attention en matière de pêche. Je vous signale seulement la difficile lutte que vous allez devoir mener, lors des débats de la conférence sur le droit de la mer, pour obtenir que nos pêcheurs ne soient pas exclus de zones que certains Etats veulent se réserver.

Enfin, je me permets d'insister à nouveau sur la nécessité d'intensifier les actions de prospection à mener. Cette année encore, les campagnes de pêche à la sardine et au germon ont été très décevantes, et nos populations maritimes en souffrent gravement.

Le régime social des marins a fait l'objet, cette année, de plusieurs mesures permettant une amélioration non négligeable des pensions des marins. Elles ont abouti à une majoration de 14,32 p. 100. Si la profession a accompli un effort très important pour obtenir ce résultat, il convient aussi de souligner celui de l'Etat et le Gouvernement doit en être remercié.

Mais, à côté de ces satisfactions, nous avons enregistré des déceptions. Je me borne à vous signaler les deux plus graves, encore que vous nous ayez donné quelques apaisements, tout à l'heure, au sujet des pensions des veuves et des victimes d'accident professionnel.

Il se trouve que les crédits inscrits depuis deux ans, à ce titre, au budget de l'établissement national des invalides, n'ont pas été distribués, contrairement aux promesses que j'avais cru pouvoir faire aux intéressées. Va-t-on encore attendre deux ans pour les attribuer ? (Applaudissements.)

M. Yves Guens, ministre des transports. Madame, j'ai dit cet après-midi que ce décret sera signé incessamment. (Applaudissements.)

M. Gilbert Schwartz. Dans deux ans !

Mme Yvonne Stephan. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le rapporteur spécial de la commission des finances a parlé aussi du reclassement en catégorie par ancienneté en faveur des marins des treize premières catégories. L'amélioration du sort profondément injuste ainsi réservé à ces petits pensionnés, qui ont eu la malchance d'être atteints par la limite d'âge avant 1968, se heurte, je ne l'ignore pas, au principe de la non-rétroactivité des textes.

Ce principe, monsieur le ministre, a été trop souvent battu en brèche et peu respecté pour qu'il ne soit pas possible de trouver une solution à ce très irritant problème.

Vous ne pouvez laisser subsister l'inégalité criante découlant de ce texte, excellent par ailleurs. Sachez que certaines veuves principalement et certains pensionnés des catégories les plus basses perçoivent ainsi, après la très dure carrière que vous savez, des pensions inférieures à celles de la plupart des salariés.

Deux autres points, liés à ce qui précède, me paraissent devoir retenir votre attention.

La situation des pensionnés est trop souvent aggravée par les retards mis au paiement des prestations de sécurité sociale dont le montant dépasse parfois, mensuellement, celui de leur faible pension. Vos personnels dans les quartiers, dont le dévouement et les grandes qualités humaines, auxquels il a été souvent rendu hommage à cette tribune, ne sont pas en cause. Les moyens dont ils disposent, d'une façon générale, sont trop faibles. Les équipes volantes que vous avez mises en place ont fait du bon travail mais ce n'est pas suffisant. Les retards excèdent souvent le mois. Songez au sort de ceux qui attendent !

Je vous rappelle aussi — situation qui n'a pas non plus été réglée — ce que j'ai dit l'an dernier à votre prédécesseur, concernant le service des médecins des gens de mer. Les tâches de ces médecins de la marine sont d'une extrême importance et sont exercées à la satisfaction de tous, populations maritimes et administration. Le système en place est le moins onéreux pour l'Etat. La direction du service de santé des armées a demandé la diminution de plus de moitié de l'effectif réel, déjà inférieur à l'effectif budgétaire.

Je sais que, récemment, la situation a été améliorée dans certains départements, où il n'y avait plus de médecin du tout, par l'affectation de médecins du contingent. Mais il ne s'agit là que d'un palliatif. Demandez, monsieur le ministre, au ministre des armées qui connaît bien le problème puisqu'il était l'an dernier à votre place, de se montrer réaliste, de ne pas provoquer une désorganisation du service pour réaliser un gain de postes correspondant à 0,3 p. 100 des effectifs des médecins du service de santé des armées, et de prendre des mesures tenant mieux compte des services rendus par ces derniers.

Je voudrais, avant de conclure, évoquer une question qui préoccupe profondément le monde maritime. Il s'agit des intentions que vous avez manifestées au congrès des transitaires.

Certes, nous sommes très sensibles au désir de cohésion et d'efficacité administratives qui ont inspiré vos propos. Des exemples récents ont probablement souligné la nécessité d'une unité d'action et de décision au sein de votre administration. Mais tout en comprenant votre souci d'obtenir ce résultat, nous vous demandons de ne pas provoquer de cassure entre les services de la place de Fontenay, cassure qui risquerait de porter un coup fatal à l'existence même de la marine marchande en raison de la spécificité des problèmes de la mer, sur laquelle plusieurs de nos collègues avaient attiré l'attention lors de la discussion budgétaire l'année dernière.

Je formulerais le vœu, en terminant, que les mesures à prendre n'aillent pas à l'encontre des résultats que vous souhaitez, qu'elles n'ajoutent rien à l'inquiétude qui s'est déjà manifestée au début de l'année chez les gens de mer et que ceux-ci tirent un large bénéfice d'un renforcement interne de votre ministère ainsi que d'une indispensable extension de vos compétences. *(Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et de l'union centriste.)*

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

M. Marc Bécam. Monsieur le ministre, mes chers collègues : cinq minutes, cinq questions ! On ne peut parler de tout à cette tribune. Au reste, je suis tout à fait d'accord avec le rapport qui a été présenté à la fin de la précédente séance.

Première question : le renouvellement de la flotte artisanale.

Celle-ci a douze ans d'âge en moyenne. Le F. D. E. S. lui a consacré 28 millions il y a deux ans, 40 millions l'an dernier, et il lui consacrerait 45 millions l'année prochaine, soit une progression d'une année sur l'autre inférieure à celle du coût réel de l'armement. Les besoins sont évalués à 80 millions. Le déficit du commerce extérieur des produits de la mer est d'un milliard de francs. Ce n'est pas de cette manière que nous pourrions le résorber !

Deuxième question : la fiscalité et, notamment, l'impôt sur le revenu.

Les marins pêcheurs ont des charges et des contraintes tout à fait particulières : vingt et un jours passés en mer, des cou-

chettes de mauvaise qualité, un temps souvent médiocre, une alimentation très sommaire, en un mot des conditions de vie difficiles.

Ne vous serait-il pas possible, monsieur le ministre, de négocier avec M. le ministre de l'économie et des finances l'octroi aux marins et aux patrons pêcheurs d'un abattement fiscal supérieur à 20 p. 100 comme en bénéficient bien des professions ? La vie est tellement plus difficile sur mer que sur terre !

Des allègements fiscaux analogues à ceux accordés aux journaliers, aux gens de théâtre ou aux aviateurs, par exemple, pourraient, me semble-t-il, être étendus aux marins et aux patrons pêcheurs qui exercent leur activité dans des conditions particulièrement pénibles. Une telle décision faciliterait quelque peu un recrutement qui devient fort difficile.

Troisième question : la matière première des filets de pêche.

Il s'agit des fibres de nylon utilisées pour la fabrication et la réparation des filets. Les fabriques et les coopératives de marins pêcheurs ne sont approvisionnées que très parcimonieusement. Y a-t-il réellement pénurie de cette matière issue de la transformation du pétrole, ou bien est-elle plutôt utilisée pour la fabrication des pneumatiques à carcasse radiale ou des moquettes dont la production serait plus rémunératrice ? Je vous demande, monsieur le ministre, d'intervenir afin qu'un contingent soit réservé pour répondre aux besoins de la pêche. Ce problème, qui peut paraître secondaire, préoccupe beaucoup l'armement et les patrons pêcheurs.

Quatrième question : le cantonnement du Golfe de Gascogne.

Il commence sa troisième année d'existence. Ne pourrait-on y autoriser la pêche à certaines périodes de l'année, car le poisson n'est pas immobile et les bancs se déplacent. Ne fait-on pas de même en ce qui concerne la chasse ?

J'aimerais, à la suite de plusieurs conflits qui se sont produits dans ce secteur, obtenir des précisions sur le maillage utilisé par les pêcheurs espagnols.

J'appelle également votre attention sur le fait que plusieurs patrons pêcheurs du quartier de Guilvinec, qui compte le plus grand nombre d'inscrits maritimes et que j'ai l'honneur de représenter, ont été sanctionnés, les mailles de leurs filets n'ayant pas été jugées conformes à la réglementation. Permettez-moi d'observer que ces filets sont fabriqués par des usines agréées et qu'en conséquence, à moins qu'il ne se produise un certain rétrécissement dans l'eau... *(Sourires.)*

Monsieur le ministre, vous semblez manifester quelque doute sur les dimensions de ces mailles. C'est peut-être à l'usine qu'il faudrait vérifier. Le marin pêcheur utilise le matériel qu'il trouve dans le commerce. En tout cas, les filets interdits ne devraient pas être vendus.

Cinquième et dernière question : le droit de la mer.

Nous avons de grosses difficultés avec les armements installés en Afrique, à Dakar et à Pointe-Noire notamment. Il ne faudrait pas que nos armements soient maintenant doublés par les armements soviétiques ou japonais qui disposent de moyens beaucoup plus puissants que les nôtres.

Dans de nombreux cas, ce sont des patrons pêcheurs français, bretons en particulier, qui ont appris le métier aux Africains, avec lesquels ils entretiennent d'ailleurs d'excellentes relations. Il serait souhaitable que votre département ministériel intervienne pour que nous ne nous fassions pas battre sur le poteau par d'autres pays.

Enfin, où en est la négociation en cours sur le problème des 200 milles, en Afrique du Sud en particulier ? C'est là une distance incroyable. Comme le rapporteur et mon collègue Ollivro, je souhaite qu'un débat s'engage à ce sujet.

Monsieur le ministre, je dirai que vous êtes un ministre tous azimuts, puisque vous représentez l'air, l'eau et la terre, votre autorité s'étendant sur tous les moyens de transport.

M. le président. Monsieur Bécam, veuillez conclure. Vous avez déjà dépassé de trois minutes votre temps de parole.

M. Marc Bécam. Je conclus donc, monsieur le président.

L'examen du budget de la marine marchande ne réunit pas un très grand nombre de députés. Dieu sait pourtant si les problèmes qu'il pose sont importants.

Monsieur le ministre, les cinq questions que j'ai évoquées demandent des réponses, au moins pour les régions où l'on pratique la pêche artisanale. *(Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)*

M. le président. La parole est à M. Le Pensec.

M. Louis Le Pensec. Monsieur le ministre, mes chers collègues, il était assigné aux pêches maritimes, lors de l'élaboration du VI^e Plan, l'objectif de réduire le déficit du commerce extérieur des produits de la mer. Ce déficit, nous le savons, va croissant. Face à une telle dégradation, l'examen de ce budget offre à la profession la possibilité de s'interroger sur son destin.

L'avenir promis aux activités de la mer était vaste, mais, à parcourir les titres et les chapitres du budget de la marine marchande, on revient très vite à terre.

La pêche, a-t-on coutume de dire, c'est d'abord l'outil pour se rendre sur les lieux de pêche. La nécessité du renouvellement de notre flottille a unanimement été soulignée. C'est devenu un grand thème des déclarations ministérielles, même du Premier ministre. Le fait n'est tout de même pas si fréquent, et il mérite d'être noté.

Rassurants, certes, sont les propos d'un Premier ministre qui affirme que les objectifs du Plan pour les thoniers seront dépassés. Moins optimiste, à juste titre, pour les chalutiers, il annonce, à l'occasion d'un passage en Bretagne, que l'objectif du VI^e Plan pour cette région est atteint à 92 p. 100.

Nous souhaiterions, monsieur le ministre, que les informations en votre possession confirment un tel taux de réalisation et que soit levée l'équivoque que pourrait introduire la notion d'objectifs corrigés. Les objectifs du Plan, quelles que soient les réserves que nous avons formulées lors de son élaboration, demeurent ceux définis en 1970 : les perspectives d'abandon de commandes confirmées lors d'une enquête en 1972 n'affectent en rien les chiffres choisis pour objectifs.

S'il convient de souligner l'effort fait par l'armement, il faut noter qu'il n'a pas été régulièrement accompagné par les pouvoirs publics. C'est devenu un thème éculé que de dénoncer la faiblesse des aides publiques au renouvellement de la flotte. La comparaison avec nos concurrents européens est dramatique et ne laisse pas d'être très inquiétante. Car, enfin, que peuvent signifier les propos de M. Messmer lorsqu'il affirme que l'effort de l'Etat ne s'est pas relâché, alors que les crédits du F. D. E. S. ont été supprimés avant la fin du VI^e Plan ?

Il ne peut y avoir de perspective de relèvement si un appui de l'Etat continu et ample ne vient pas sous-tendre l'action des professionnels. Ils s'en sont fait récemment l'écho lors de votre récent passage à Boulogne. L'exigence d'un plan pluriannuel d'aide à l'investissement en est la condition première.

Mais une aide nationale nivelée à 10 p. 100 ne peut avoir un caractère incitatif quand le coût de la construction navale connaît des hausses supérieures à ce taux. L'aventure qu'est l'investissement en armement requiert un engagement ferme, précis des pouvoirs publics, *a fortiori* pour les secteurs prioritaires comme la pêche artisanale. Investir 600.000 francs dans un bateau de dix-huit mètres est un pari que peu de pêcheurs risqueront à l'avenir.

La dotation de 1974 pour ce secteur est en progression, mais elle n'est pas à la mesure du très gros effort qui s'imposait avant qu'il ne soit trop tard. Mais nous savons qu'il est déjà trop tard. Des crédits d'un montant de 5,7 millions de francs ne suffiront pas à retenir ceux qui s'adonnent à la pêche artisanale ; 5,7 millions ne suffiront pas à attirer de jeunes éléments.

A la lecture du budget pour 1974, nous notons tristement que nous ne prenons pas la voie du redressement en ce qui concerne le renouvellement de notre flotte de pêche. D'autres la prendront pour nous, si ce n'est déjà fait.

Encore faudrait-il que ces bateaux aient la possibilité d'accès aux zones de pêche. Ce lancinant problème est déjà d'actualité. Il se profile avec des proportions encore plus inquiétantes. A un an de la conférence internationale sur le droit de la mer, le monde de la pêche demande que soit précisée la doctrine du Gouvernement en ce domaine. Il veut savoir la forme que prendra votre politique et quel cadre de négociation sera choisi.

Les hommes du chalutage dans le Nord-Est atlantique, les hommes du thon tropical savent qu'il y va de leur métier. Si des accords satisfaisants ont pu être passés avec le Canada, on peut être plus réservé sur les accords franco-marocains. L'épisode du rattachement de l'île de Rockall au Royaume-Uni peut alimenter bien des inquiétudes, conduire à bon droit les professionnels à se demander comment ils doivent se défendre, s'ils seront défendus et qui se chargera de la défense de leurs intérêts.

Je lis dans une lettre au secrétariat général de la marine marchande adressée au comité central des pêches maritimes :

« J'ai l'honneur de vous faire connaître que je viens d'être informé par le ministère des affaires étrangères de l'incorporation officielle au Royaume-Uni de l'île de Rockall. La législation en vigueur dans le reste du Royaume-Uni en ce qui concerne les zones de pêche exclusive est donc désormais applicable dans les eaux situées autour de cette île... »

On dira sans doute que l'île de Rockall n'est qu'une petite île. Mais ce simple fait conduit logiquement les hommes de la pêche à se demander ce que sera à l'avenir la réaction du ministre des affaires étrangères et de votre ministère face à de telles pratiques. On conçoit le ressentiment des professionnels qui voient se réduire leur champ de pêche.

Mais plus près de nous, c'est une protection systématique des eaux littorales qui s'impose : protection contre la surexploitation ; protection des cantonnements, des zones conchylicoles ; harmonisation à trouver avec la plaisance ; protection contre une pollution présente et déjà agressive ; soutien aux expériences en matière d'aquaculture.

Les chiffres inscrits dans le budget à cette fin nous autorisent à dire que les potentialités de nos eaux territoriales ne pourront pas être largement mises en valeur, faute de moyens. Avec les crédits prévus, qui ne comportent pas de mesures nouvelles, l'institut scientifique et technique des pêches maritimes ne pourra faire face à sa vaste mission. Dans un seul domaine, celui de la fixation des quotas, les moyens d'estimation quantitative et qualitative des ressources ne lui seront pas donnés.

Qui ne voit combien les réponses qui seront apportées en matière de bateaux et d'accès aux zones de pêche conditionneront l'attrait d'une profession !

M. le Premier ministre, emporté par son lyrisme, nous annonce le temps très proche où l'on pourra voir de jeunes marins sur de jeunes bateaux, et assure qu'il veillera personnellement sur les conditions de travail. C'est un problème dont le Parlement aura bientôt à débattre. Chacun connaît le grand retard du monde de la pêche en ce domaine où les quarante heures par semaine ne sont pas connus.

L'examen des crédits destinés aux hommes nous conduisent à considérer les propos ministériels comme une simple déclaration d'intention. Comment le Gouvernement entend-il traduire dans les faits une telle intention ?

Le jour où ces propos ministériels étaient tenus, l'ensemble des écoles d'apprentissage maritime étaient en grève pour rappeler aux pouvoirs publics qu'il ne fallait pas oublier les hommes, leur formation et leur carrière.

Monsieur le ministre, tout a été dit dans deux excellents rapports : celui de M. Gabriel, mais aussi — vous l'avez omis — celui de M. Porelli.

Tout a été dit sur les limites du budget de la pêche. Il est réduit ; on en fait vite le tour. La pêche représente moins de 0,50 p. 100 du budget de l'Etat, mais elle constitue, pour certaines régions, la base de l'activité économique. Une région dotée de réels pouvoirs est en mesure de donner à ce secteur sa chance, sa véritable place. L'expérience des Länder allemands le montre suffisamment. Mais la région que nous connaissons bientôt ne le permettra pas. Elle n'en aura pas les moyens.

Dans le futur comité économique et social pour la Bretagne, la pêche bretonne ne comptera que deux représentants. La froide réalité des chiffres est très loin de la vocation maritime que les pouvoirs publics prêtent en permanence à cette région.

Au comité central des pêches, vous déclarez que la mer et les questions maritimes constituent l'un des centres d'intérêt et des pôles d'attraction de l'homme du xx^e siècle. C'est vrai qu'il y a là un champ infini de possibilités qui se voit, hélas ! réduit à ne représenter que 0,78 p. 100 du budget de l'Etat.

Ceux qui travaillent à la pêche, qu'ils l'aient choisie ou qu'ils s'y maintiennent parce qu'ils y sont contraints, ne trouveront pas dans ce budget de réponse à leur inquiétude, si ce n'est la confirmation qu'ils participent bien à une activité marginale.

Les socialistes et les radicaux de gauche n'y trouvent pas de réponse aux problèmes qui se posent à une profession qui s'interroge sur son avenir. Ils n'y trouvent pas le dessin d'une politique.

Ce budget n'apporte pas les moyens des ambitions proclamées. Il ne saurait donc recueillir nos suffrages. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

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

M. André Duroméa. Monsieur le ministre, je voudrais à mon tour formuler quelques remarques à l'occasion de la présentation de votre budget.

Dans une interview accordée, le 12 octobre dernier, au journal *Ouest-France*, M. Messmer, traitant des problèmes de la mer, de la pêche et de la flotte de commerce, affirmait : « Quant à la situation de la flotte de commerce française, le bilan des trois dernières années de fonctionnement de notre marine marchande est loin d'être mauvais. Le marché du transport maritime est en nette expansion. »

Il se montrait très optimiste car si l'on enregistre effectivement une progression, que représente-t-elle par rapport aux objectifs du VI^e Plan ? Au 31 décembre 1975, notre flotte de commerce devrait compter 599 navires pour 10.633.460 tonneaux de jauge brute se décomposant ainsi : 28 navires de passagers pour 250.189 tonneaux, 432 cargos de divers types pour 3.503.481 tonneaux et 139 pétroliers et gaziers pour 6.769.700 tonneaux.

Pour atteindre ces objectifs, il manquait au début de cette année : 2 navires à passagers, 56 cargos et 10 pétroliers pour un total de 3.172.963 tonneaux, sans parler du renouvellement du matériel portuaire.

Nous savons certes que 5 navires à passagers, 43 cargos et 10 pétroliers sont en commande. Mais pour que soit atteint l'objectif du VI^e Plan, il ne faudrait plus qu'aucun navire soit vendu.

Or la vente de nos navires a tendance à s'accélérer. Ainsi après le *Pasteur*, l'*Ancerville* et bien d'autres, c'est le *De Grosse* qui a été vendu.

D'autres navires, des cargos en particulier, doivent disparaître si bien que le cabotage français deviendra à peu près inexistant. Que deviennent nos navires ? Ou bien ils sont vendus à des armements étrangers et ils reprennent quelquefois place sur les lignes qu'ils assuraient auparavant, ou bien ils passent purement et simplement sous pavillon de complaisance.

Quant aux liaisons trans-Manche, d'autres collègues ont montré que, pour la presque totalité, elles sont sous contrôle d'armateurs étrangers.

Dans le même temps, nous avons pu voir — ce qui est un comble — un tout nouveau navire, dit de la troisième génération, le *Korrigan*, immobilisé à Hambourg, faute d'un plan d'exploitation commerciale.

Est-ce là le prix qu'il nous faut payer ce que vous appelez l'expansion maritime ? N'est-il pas paradoxal qu'un pays comme le nôtre voie sa flotte marchande descendre au onzième rang mondial, derrière des pays comme le Libéria, Panama ou la Grèce ?

Forcément, est de constater qu'il n'existe pas de politique cohérente de développement des transports essentiels du pays, alors qu'une flotte marchande puissante, collectrice de devises, garantit l'indépendance économique d'un pays.

Les quelques réglementations concernant le transport pétrolier ou le contrôle des affrètements font l'objet de dérogations systématiques délivrées à la demande des armateurs.

Cette carence des pouvoirs publics aboutit à laisser le capitalisme privé investir dans les secteurs jugés rentables à court terme et à lui abandonner des secteurs entiers — qu'il s'agisse de navires, de lignes ou de croisières — pourtant indispensables au développement du commerce extérieur et aux besoins du pays.

Un gouvernement soucieux de l'avenir de la marine marchande se devrait de définir une autre politique, d'autant plus qu'il a les moyens de l'imposer, même dans une économie dite libérale.

Le budget est en effet essentiellement composé de subventions aux armateurs : remboursement des frais de maladie, primes de modernisation ou bonifications d'intérêt.

En 1973, ces primes de modernisation se sont élevées à 90 millions de francs et les bonifications d'intérêt à 125 millions de francs. Ces subventions substantielles sont consenties sans aucune contrepartie, alors qu'elles pourraient très bien servir à mieux orienter le développement de la flotte. Un exemple parmi tant d'autres : aucune étude n'a jamais été faite par les pouvoirs publics sur les possibilités de développement du secteur des croisières, tant en ce qui concerne le type de navires qui conviendrait, que le marché à exploiter, qu'il s'agisse du tourisme, du loisir, ou de croisières universitaires et scolaires.

Souhaitons aussi que la fusion en cours entre la Compagnie générale transatlantique et les Messageries maritimes ne remette pas en cause le statut d'économie mixte de ces deux entreprises liées à l'Etat par convention.

Pour terminer, je voudrais vous interroger sur la sécurité des marins. En dix-huit mois le *Maori*, le *Mont-Laurier*, le *Garnoules*, le thonier breton *Pell-Euz-An-Neiz*, et plus récemment le *Cap de la Hague*, ont été sinistrés, entraînant la disparition d'officiers et de marins avec son cortège de veuves et d'orphelins. Les règlements de sécurité sont-ils à jour ? Tiennent-ils compte des exigences des conditions actuelles de travail au port comme au large ? Les règlements existants sont-ils respectés ? Comment se fait-il que la drague *Cap de la Hague* — ancien cargo transformé — ait pu travailler dans les conditions que l'on sait alors qu'elle avait failli chavirer lors des essais en bassin, en mars dernier ?

Le dévouement des sauveteurs a été admirable. Vous avez affirmé, monsieur le ministre, que tous les moyens avaient été mis en œuvre pour sauver les marins emprisonnés dans cette coque retournée. Ce n'est pourtant pas l'avis des organisations syndicales de marins et d'officiers, ni même des quelques survivants de ce drame.

On peut se demander si les dispositifs d'alerte et de sauvetage mis à la disposition des ports sont suffisants. Nous ne le pensons pas.

Les crédits affectés sont très nettement insuffisants pour faire respecter la réglementation existante, pour concevoir et promouvoir une réglementation nouvelle plus adaptée à la navigation moderne, pour rechercher de nouvelles méthodes et pour mettre en place de nouveaux appareils, de nouvelles installations capables d'assurer la sécurité du navire et le sauvetage de l'équipage.

Quant aux crédits de recherche, c'est très simple : il n'y en a pas.

Dans le même temps, la commission exécutive de Bruxelles a déposé un pourvoi devant la Cour de justice de Luxembourg pour modifier notre législation maritime en matière de main-d'œuvre, c'est-à-dire, en clair, pour permettre l'embarquement de ressortissants de la Communauté sur des navires français.

Rappelons-nous le vaste mouvement de masse de Noël 1972 qui avait dressé 30.000 officiers et marins contre un projet de loi inadmissible. En effet, dans le traité de Rome, seules les clauses néfastes aux travailleurs sont impératives alors que les prétendues garanties sur l'égalisation et l'amélioration des régimes sociaux dans le projet sont purement indicatives et simplement destinées à « faire passer » l'essentiel.

Il est indispensable que les pouvoirs publics examinent avec les organisations syndicales les dispositions réglementaires qui pourraient être prises pour préserver la situation des officiers et marins français.

Je crois, monsieur le ministre, que tous ces points sont importants pour l'indépendance de notre pays, pour la garantie de l'emploi des marins, pour les conditions de travail des gens de mer et la sécurité de leur vie. Je vous demande donc instamment d'en tenir compte dans votre politique maritime et dans votre budget. (*Applaudissements sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.*)

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

M. Michel Crépeau. En politique, ce qui importe avant tout c'est de croire ce que l'on dit et de croire à ce que l'on fait.

Or, monsieur le ministre, après vous avoir entendu, je dois vous avouer ma profonde déception.

Je conçois parfaitement que le maire de Périgueux soit moins sensible aux problèmes de nos marins que le maire de La Rochelle, celui de Concarneau, de Brest ou de Boulogne.

M. Guy Guermeur. Ne faisons pas de chauvinisme !

M. Michel Crépeau. Alors que nous abordons un budget que je considère comme fondamental pour l'avenir de notre pays, je vous ai entendu lire sans grande conviction un dossier qui, manifestement, avait été préparé — bien préparé peut-être — par vos services.

D'autre part, le conseiller d'Etat que vous êtes s'est livré à une bataille, disons-le, sans envergure, avec M. Hamel.

Je ne crois pas que le Gouvernement se grandisse en refusant de communiquer au Parlement un document officiel, qui circule probablement dans tous les services et dont tous les syndicats

ont vraisemblablement eu connaissance. Or il me semble que nous sommes ici pour essayer de faire la lumière sur les problèmes qui nous concernent et les situer à leur véritable niveau.

C'est un député de la majorité, je crois, qui s'est efforcé de vous rappeler, monsieur le ministre, que le problème de la marine, en France, n'est pas secondaire. Il ne s'agit pas en effet d'un simple chapitre du budget des transports, mais d'un problème capital.

Notre pays a la chance de se trouver au carrefour des voies de communication, dans un monde où se multiplient les échanges internationaux au niveau de la Communauté européenne, au niveau du monde atlantique ou du tiers monde qui fournit à nos industries nationales les matières premières dont elles ont besoin.

Dans un pays comme le nôtre, la marine marchande ne peut avoir une importance secondaire. Elle est le gage de l'indépendance de nos industries nationales, elle contribue à l'équilibre de notre balance des comptes et, par voie de conséquence, à la santé de notre monnaie. Elle est liée aussi à la recherche — essentielle à notre époque — des protéines qui serviront à la nourriture d'hommes chaque jour plus nombreux.

Alors, que faut-il faire ? Faut-il se contenter, devant des banquettes à peu près vides, d'expédier, à la sauvette, un fascicule budgétaire, ou ne s'agit-il pas plutôt de poser à la nation le problème qui est le sien ?

Votre responsabilité, monsieur le ministre, est une responsabilité de Gouvernement. Vous devez agir en homme d'Etat, et je n'ai pas l'impression, à propos de la marine de notre pays, que le Gouvernement agisse en tant que Gouvernement et que le ministre agisse vraiment en homme d'Etat. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche.)

La comparaison est facile. Pendant de nombreuses séances, jour et nuit, nous avons débattu d'une loi d'orientation du commerce et de l'artisanat. Eh ! bien, je voudrais que vous nous proposiez une loi d'orientation qui définisse, dans tous les domaines intéressant la marine et la mer, ce que sera la politique de la France dans les années à venir.

Mais aurons-nous seulement un débat ? La question vous a été posée. Vous nous avez dit qu'après tout, cela dépendait du bureau de l'Assemblée nationale, du Gouvernement, de M. Comiti, de je ne sais trop qui. Pourtant, ce que nous vous demandons, c'est à vous qu'il appartient de l'obtenir. Vous en avez les moyens puisque vous représentez le Gouvernement. Il est grand temps que la France ait une politique maritime.

Pour avoir une marine, que faut-il ? Il faut d'abord des bateaux. Vous avez fait un rapport très optimiste, mais je partage plutôt les conclusions de M. Porelli. Il faut commencer par le commencement. Pour avoir des bateaux, il faut avoir des chantiers. Or la situation des chantiers français est inquiétante. Nous sommes passés du quatrième au sixième rang. Il ne s'agit pas de savoir si nous avons un pétrolier de plus ou de moins. Ce qui m'inquiète, c'est de savoir ce que deviendront les pétroliers qui auront été construits dans nos grands chantiers.

On sait qu'à la fin de la prochaine décennie, les Japonais lanceront 80 p. 100 des pétroliers construits dans le monde. Pourrions-nous alors vendre les pétroliers que nous aurons fabriqués ?

Certainement pas.

Que fait-on pour les petits et moyens chantiers — comme celui de La Pallice — qui offrent pourtant du travail à six à sept mille personnes en France, ce qui n'est pas négligeable ? Pour les petits chantiers, l'aide de l'Etat est inférieure de vingt-six fois à ce qu'elle est pour les grands chantiers. Ce n'est pas raisonnable.

Je crains que vous ne compromettiez l'avenir de cette industrie et que vous ne prépariez de graves troubles sociaux dans ce pays !

Si on examine votre plan de relance de l'armement, que voit-on ? On s'aperçoit qu'il est loin d'avoir atteint les objectifs retenus. Parallèlement — et tous mes collègues l'ont rappelé — on constate que nos bateaux se vendent les uns après les autres, à je ne sais quelles conditions, et passent sous des pavillons de complaisance incontrôlables, ce qui menace notre indépendance nationale, car la marine, c'est aussi le prestige du pavillon.

Pour la pêche, la situation n'est guère plus brillante.

Vous aviez prévu de mettre en chantier 51.000 tonneaux par an au cours du VI^e Plan. Pour les trois premières années, vous en êtes à 43.000.

Si ces chiffres vous paraissent vagues, je vais vous donner un exemple précis. Pour La Rochelle, le Plan avait prévu dix-sept chalutiers de type « pêche-arrière ». Il ne s'en est construit, je crois, que trois ou quatre. Voilà qui illustre la situation. Croyez-moi : en fréquentant les marins, on se rend compte qu'ils sont beaucoup moins optimistes que vous ne l'étiez dans vos propos. Au contraire, une profonde inquiétude règne chez les gens de mer, les armateurs, les patrons, ou les simples marins.

Pour la pêche artisanale, votre plan, qui est aussi le plan du Gouvernement, prévoyait une progression de 8 p. 100 par an. On atteint à peine 3 ou 4 p. 100. Pour les bateaux, la situation est donc particulièrement inquiétante.

Vous me répondez qu'après tout, l'Etat fait ce qu'il peut et que les armateurs pourraient faire davantage. Mais on sait très bien que les armateurs français — comme les chantiers — sont beaucoup moins aidés que les armateurs ou les chantiers étrangers. Bien des chiffres le confirmeraient.

Il est indispensable, monsieur le ministre, de trouver une solution à ces problèmes. Notre rôle à nous, parlementaires de l'opposition, est d'appeler votre attention. Le vôtre est de décider et d'agir.

Pour les marins, le problème est le même.

D'année en année, le nombre des emplois disponibles dans la navigation du commerce diminue : 30 p. 100 en moyenne, mais 60 p. 100 pour les équipages. Et ne pas fermer cette année l'école d'apprentissage maritime est présenté avec un chant de victoire. Ah ! le beau succès en vérité de n'avoir pas fermé cette école ! (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

Il conviendrait plutôt d'ouvrir des écoles, d'attirer les jeunes, de maintenir cet appel de la mer, cette vocation irremplaçable qui fait choisir ce métier. Car ce ne sont pas les revenus des marins qui poussent à ce choix.

Leurs salaires sont les mêmes que ceux des travailleurs des chantiers navals. Or je connais à La Rochelle des contre-maîtres hautement qualifiés qui, après vingt-cinq ans de métier, gagnent 1.340 francs par mois, ou 1.380 avec les primes.

Le choix de telles professions est-il si facile ? De pareilles rémunérations traduisent-elles la bonne santé d'une industrie ? Il est donc dérisoire de discuter — je dis bien « discuter » et non débattre — de la rétroactivité du décret de 1968. Certes, la non-rétroactivité des lois est un principe. Mais il n'est pas raisonnable de la part du Gouvernement de l'invoquer contre les marins.

Et les veuves ? Pourquoi ne percevaient-elles pas une pension de réversion au taux de 50 p. 100 ? Certes, le budget de l'Etat est difficile à équilibrer, mais sur de telles questions, qui pourraient mettre d'accord les députés de la majorité et de l'opposition, le Gouvernement pourrait faire un geste de compréhension et donner satisfaction au Parlement.

Problèmes des marins, mais aussi statut de la mer elle-même : ce qui caractérise notre époque, c'est que toutes les nations modernes essaient d'acquiescer la plus grande partie possible du domaine maritime international, à cause du pétrole, à cause de la pêche.

Mais quelle est la politique de la France dans ce domaine ? Quelles voix, quelles grandes voix entend-on au sein des organisations européennes pour défendre les pêches maritimes françaises soumises à l'iniquité de la répartition des crédits provenant du F. E. O. G. A., dont 23 ou 24 p. 100 vont à la grande pêche et 10 p. 100 à la pêche hauturière qui est la pêche moyenne de notre pays ? Quelle est notre audience internationale en matière de droits maritimes, de police de pêche, de sécurité ?

La France est absente, cruellement absente, comme elle est partout absente aujourd'hui en politique internationale. Or, par nature même, les choses de la mer sont internationales.

M. Jacques Sourdille. Il y a de l'abus !

M. Michel Crépeau. Ce n'est pas de l'abus ; c'est la vérité, une vérité qui ne vous est peut-être pas agréable à entendre, mais qui est, pour vous comme pour nous.

M. Marc Bécam. Trop, c'est trop !

M. Michel Crépeau. C'est notre vérité, mais c'est aussi, monsieur Bécam, puisque que vous êtes député de Bretagne, votre vérité tout autant que la nôtre. Ceux qui, chez vous, vivent

de la mer ne viendront pas contester mes paroles. Ces choses-là, ils les sentent et ils les vivent, car c'est leur avenir qui est en cause.

M. Marc Bécam. Il ne faut pas généraliser !

M. Michel Crépeau. Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je tenais à présenter. Peut-être mes paroles vous semblent-elles empreintes de déception. Mais il fallait les prononcer dans cette assemblée, car vous avez de grandes responsabilités.

Le budget que vous nous présentez ne répond certainement pas aux inquiétudes des marins français et des populations maritimes, et il ne correspond pas à l'intérêt de la France. Un pays qui possède plus de trois mille kilomètres de côtes ne peut pas accepter, pour sa marine marchande, des crédits qui représentent seulement 0,8 p. 100 du budget total de la nation.

Votre budget, monsieur le ministre, est dérisoire. C'est un budget de misère. Dans l'intérêt des populations maritimes et dans l'intérêt du pays tout entier, nous refuserons de le voter. (Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

M. Marc Bécam. Monsieur le président, j'ai été mis en cause, je demande la parole.

M. le président. Monsieur Bécam, vous vous êtes déjà exprimé. Mais s'il s'agit d'un fait personnel, vous pourrez demander la parole à la fin de la séance.

La parole est à M. Guermeur.

M. Guy Guermeur. Mes chers collègues, qu'il me soit d'abord permis de dire, au nom de M. Bécam, à qui la parole vient d'être refusée, que même si des propos tenus sont conformes à la vérité, il est toujours dangereux de généraliser, de pratiquer l'amalgame et de faire ainsi passer pour vrais d'autres propos qui sont parfois inexacts. (Exclamations sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche. — Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. Paul Cermolacce. Parlez-nous donc des fonctionnaires de la météorologie nationale !

M. Guy Guermeur. Monsieur le ministre, je tiens à saluer la mémoire des marins du navire douarneniste *Pell euz an neiz* qui a sombré dans l'Atlantique au cours de la nuit du 12 au 13 octobre. Je vous remercie des informations que vous nous avez données en réponse à la question que j'ai posée la semaine dernière au Gouvernement sur les conditions du naufrage. Au nom de la population de Douarnenez, je vous demande d'être notre interprète auprès des autorités qui ont dirigé les recherches et auprès des sauveteurs qui ont prolongé leurs efforts à la limite du possible. Nous leur exprimons notre gratitude.

Sur le fonctionnement des stations du Conquet et de Guipavas, un doute existait dans l'esprit des marins au sujet de la diffusion des messages pendant la grève du personnel de ces stations. J'ai noté qu'un service de sécurité était assuré et que, si cela avait été nécessaire, ces stations auraient diffusé les messages.

Néanmoins, monsieur le ministre, pour qu'une inquiétude analogue ne revienne pas dans l'esprit des marins pêcheurs, je vous demande la mise en place d'un système administratif automatique qui permette le contrôle de l'existence de services de sécurité dès l'annonce d'une grève.

Les problèmes concernant la marine marchande ont été très largement exposés. Je n'évoquerai donc, dans le faible temps qui m'est imparti, que deux points qui me paraissent importants.

Le premier point, c'est la crainte qu'en dépit d'un progrès certain les moyens de notre flotte de transport ne suivent pas les besoins du commerce extérieur. La conséquence d'un décalage croissant serait une dépendance à l'égard de l'étranger dans un secteur primordial pour notre économie. Cet état de fait constituerait aussi une menace sur l'emploi dans ce secteur qui s'automatise de plus en plus vite.

Le deuxième point est bien connu, c'est l'harmonisation de notre législation avec les prescriptions du traité de Rome sur le libre embarquement des marins de la Communauté économique européenne sur les bateaux français.

Si nous sommes contraints de nous plier aux injonctions de la Cour de justice de Luxembourg, le texte qui sera élaboré et les décrets d'application qui seront pris devraient faire l'objet d'une étude concertée avec les professionnels, c'est-à-dire avec les armateurs et les marins.

Il est souhaitable également que les législations sociales de nos partenaires soient rapidement alignées sur la nôtre, afin que les inquiétudes légitimes de nos marins du commerce disparaissent. Ainsi, l'unification de la législation concernant cette profession ne laisserait pas s'établir un traitement différent entre les conditions sociales faites par l'armement français et celles que connaissent les armements étrangers.

J'évoquerais plus longuement les problèmes de la pêche si la rigueur de notre règlement ne me l'interdisait. Ce qui est fondamental en ce domaine, c'est non la survie d'une activité économique, car l'avenir de la pêche en France est assuré, quoi qu'en aient dit certains, mais le maintien de la population côtière française dans cette activité ou son remplacement par une main-d'œuvre immigrée prête à accepter des conditions de vie devenues parfois insupportables à nos marins : éloignement, solitude, problèmes familiaux, usure prématurée, fatigues, horaires de travail atteignant parfois seize et même dix-huit heures par jour, notamment pour les marins qui sont embarqués sur les chalutiers pêchant en mer d'Irlande ou au nord de l'Ecosse.

Des avantages sérieux devront être prévus si l'on veut maintenir à la mer une population soumise à ces contraintes sévères. Faut de les offrir, la puissance publique prendrait la grave responsabilité d'écarter du métier de leurs ancêtres de nombreux fils de marins. Je suis heureux de noter à cet égard les apaisements apportés lors de sa visite en Cornouaille par M. le Premier ministre lui-même. (Murmures sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche.)

Je rappellerai maintenant brièvement les principales préoccupations des marins pêcheurs, qui sont aussi les nôtres.

Le droit de pêche dans les eaux des pays étrangers a été maintes fois évoqué ce soir. S'agissant des marins de la Cornouaille, le problème est aigu puisque le Maroc et la Mauritanie ont étendu leurs eaux territoriales, ce qui s'est traduit pour les gens d'Audierne, de Douarnenez et de Camaret par l'interdiction pure et simple d'aller pêcher la langouste dans ces eaux. Les accords intervenus sont insuffisants. Je demande à nouveau au Gouvernement, en particulier à M. le ministre des affaires étrangères, de poursuivre les négociations.

La garantie d'un prix minima du poisson est importante. Nous souhaitons que soient mis à l'étude des circuits commerciaux satisfaisant à la fois les marins, les mareyeurs et les distributeurs. Nous notons la coordination institutionnelle établie entre les pêcheurs, les mareyeurs et les industriels sous l'égide d'un groupement interministériel intéressant l'agriculture, les transports et l'équipement.

Les questions sociales sont aussi importantes.

Une formation professionnelle solide implique un soutien sans défaillance aux écoles d'apprentissage maritime. Je ne ferai pas comme l'orateur de l'opposition qui m'a précédé et qui a brocardé la décision que vous avez prise de maintenir l'école d'apprentissage maritime de l'Aber-Vrac'h. Cette décision est trop sérieuse pour qu'on se permette des critiques et des moqueries. Les marins ne l'ont pas pris de cette manière.

J'appelle aussi votre attention, monsieur le ministre, sur l'assistance technique médicale et chirurgicale sur les lieux de la pêche au thon. C'est une instante revendication des marins, qui vous ont écrit à ce sujet et à laquelle — je suis heureux de le signaler — M. le Premier ministre a donné son accord. Ce que je souhaite, c'est que les modalités de cette assistance soient précisées assez rapidement pour que le système, grâce à un bateau de la marine nationale, puisse entrer en vigueur lors de la prochaine campagne. Cette mesure permettra sans doute de sauver des vies humaines; en tout cas, une assistance sera apportée aux malades et aux blessés. Corrélativement, les navires de pêche pourront mener une campagne normale.

Je m'arrêterai un instant aux problèmes fiscaux.

Les conditions d'existence des marins sont très dures. Si le ministère de l'économie et des finances tenait compte du revenu horaire, et non du revenu global, la plupart des marins seraient exonérés d'impôts. En effet, en raison de leur temps de travail, on peut dire qu'ils sont payés au S. M. I. C. horaire.

Monsieur le ministre, vous êtes Breton et vous connaissez bien les marins. Vous savez que tous ces problèmes touchent leur niveau de vie, leur existence quotidienne. Nous pouvons compter sur vous pour mettre au point les solutions à ces problèmes, en accord avec eux; car une chose est de prendre des décisions, et une autre est de les prendre avec les intéressés. On ne peut pas faire le bonheur des gens malgré eux, mais on le fait certainement mieux avec eux.

Enfin, j'évoquerai une question qui a déjà été soulevée et sur laquelle M. Gabriel, rapporteur spécial et moi-même avons appelé votre attention en déposant un amendement à la loi de finances. Il s'agit de la rétroactivité du décret du 7 octobre 1968 et de l'alignement des pensions des veuves de marins décédés par suite d'accident du travail. Vous nous avez apporté, monsieur le ministre, des apaisements sur l'un de ces deux points; j'aimerais que vous donniez des précisions sur l'autre avec autant d'assurance. Ce faisant, vous soulageriez grandement tous ces pensionnés et ces veuves qui souhaitent vivre un peu plus dignement.

En conclusion, je voterai ce budget. Certes, il n'est pas parfaitement satisfaisant, mais aucun budget ne l'est. (*Protestations sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.*)

Pourtant, il marque, plus qu'une intention, une volonté de développement économique dans ce secteur de la pêche et, surtout, ce qui est peut-être plus important, une volonté de tenir compte des hommes. (*Nouvelles protestations sur les mêmes bancs. — Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. Le Sénéchal.

M. Louis Le Sénéchal. Monsieur le ministre, j'avais l'intention d'intervenir surtout sur les problèmes sociaux posés par la vie de nos marins; mais d'autres orateurs l'ont fait excellemment avant moi. Comme je n'aime pas reprendre ce qui a déjà été traité, j'attirerai votre attention sur un point spécial et cruel de la situation de notre marine marchande.

J'ai lu dans le rapport si fourni de M. le rapporteur de la commission des finances qu'il y avait en 1973 1.413 emplois de marin de moins qu'en 1972, 1.920 de moins qu'en 1971 et 3.208 de moins qu'en 1970. Le problème de notre marine est ainsi posé dans toute son ampleur.

Vous l'avez constaté dernièrement, monsieur le ministre, cette situation de sous-emploi dans la marine de pêche s'est traduite localement à Boulogne par la mise en chômage de 142 marins et par la liquidation de 200 emplois dans la marine de pêche au 1^{er} janvier 1973. Ces chiffres, cruels par eux-mêmes, nous prouvent que tout reste à faire, malgré tous les efforts consentis jusqu'à présent pour maintenir la marine française. Quelle que soit donc la bonne volonté d'un ministre « tricéphale », ce problème de la marine, qui échappe à nombre de Français, devrait être pris à bras-le-corps.

Vous nous avez dit ce matin, au cours de votre exposé, que vous étiez satisfait du rythme de réalisation du Plan dans la marine. Mais il en est ainsi parce que les objectifs du Plan ont été insuffisants. La nation n'a pas eu conscience des besoins véritables de notre marine marchande, qui sont ceux d'une population nombreuse et, en définitive, du pays tout entier.

De tous mes vœux, j'appelle ce grand débat sur la marine marchande qui permettra au Gouvernement de préciser sa position et aux députés de mettre en valeur la volonté de vivre de toutes les populations de nos côtes, de nos marins et de nous-mêmes. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.*)

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

M. Franck Cazenave. Mes chers collègues, lorsque j'étais enfant, on disait qu'à se taper sur le crâne il fallait s'arrêter de temps en temps, car c'était bon.

J'ai l'impression en effet qu'on peut dire les mêmes choses sur des tons différents. Il est vrai que si M. Crépeau a, parfois avec une éloquence un peu incisive, tenu des propos qui ont été considérés comme désagréables, son discours était tout de même beau, d'autant que c'était aussi un discours d'anniversaire! (*Sourires.*)

Mon cher ministre, je voudrais rectifier le propos de M. Bécarn concernant les filets de pêche, car je suis aussi un député d'une région côtière.

Je suis d'ailleurs quelque peu embarrassé pour m'exprimer publiquement, car l'affaire est un peu délicate. Disons que je voudrais simplement remercier les services de votre ministère qui, lorsqu'ils arraisonnent les bateaux français, les contrôlent dans des conditions telles qu'on ne peut pas reprocher aux Espagnols d'avoir des filets différents!

Je ne sais pas si vous voyez très bien ce que je veux dire!

M. Louis. Besson. C'est plutôt ambigu!

M. Franck Cazenave. Je ne puis tout de même pas dire qu'ils couvrent une tricherie! (*Rires.*)

M. Bécarn a soulevé la question des zones de cantonnement. Pour ma part, je parlerai des zones où, devant les côtes françaises, les avions vont s'exercer, non seulement avec des bombes d'exercice, qui ne présentent pas tellement d'inconvénients, mais au tir à la mitrailleuse sur cibles, dont on peut craindre les retombées sur les bateaux qui pêchent dans les parages de ces zones interdites en principe à la navigation. N'y aurait-il pas une possibilité de faire coïncider les zones de cantonnement et les zones de tir?

Tout ne va pas trop mal dans votre ministère puisque je vous tout remercier — tout arrive! — pour les crédits que vous avez affectés, dans le bassin d'Arcachon, à l'installation de claires insubmersibles, ce qui fait que les huîtres d'Arcachon, sur le marché français, sont les plus pures, ou du moins — car je ne voudrais pas faire de peine aux responsables des autres bassins — figurent parmi les plus pures de France.

M. Michel Crépeau. Les plus pures sont les marennes!

M. Franck Cazenave. Ça dit, monsieur le ministre, laissez-moi vous rappeler que vous n'avez pas répondu aux questions de mon excellent ami M. Gabriel, à propos d'un amendement qu'il a signé avec MM. Guermeur, Bourdellès, Ollivro et moi-même, concernant le décret de 1968.

Il conviendrait de nous donner satisfaction en reprenant des dispositions de notre amendement qui risqueraient de se voir opposer l'article 40 de la Constitution.

En effet, la non-rétroactivité du décret du 7 octobre 1968 entraîne une discrimination difficilement justifiable entre deux catégories de pensionnés, selon que leur pension a été liquidée avant ou après l'entrée en vigueur de ces mesures.

S'agissant des veuves, vous avez promis de nous donner satisfaction, et je vous en remercie.

Vous n'avez pas répondu à la question concernant les 80 p. 100 du salaire forfaitaire des marins, alors que les autres assurés bénéficient du taux de 85 p. 100. Il conviendrait d'équilibrer ces deux chiffres. Enfin, il faudrait revoir la question des marins retraités à cinquante ans après vingt-cinq années de service. Nous souhaitons que, pour atteindre les trente-sept annuités, il bénéficient d'une majoration de 2,50 p. 100 par année supplémentaire de cotisation.

Monsieur le ministre, il y a du bon et du mauvais dans votre budget. Mes reproches s'accompagnent de compliments. J'espère que vous tiendrez compte des uns et des autres pour me donner satisfaction. (*Applaudissements sur divers bancs.*)

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

M. Jean-Paul de Rocca Serra. Mesdames, messieurs, nul ne sera surpris que l'un des représentants du département le plus maritime de France intervienne dans ce débat, et d'abord pour remercier M. Gabriel d'avoir bien voulu traiter amplement dans son rapport des relations maritimes entre la Corse et le continent, sujet qui est toujours pour nous très préoccupant.

Il est de fait que nous attendons depuis longtemps le rapport Longeau, qui devait régler le problème et dont les conclusions perdent de plus en plus d'intérêt au fil des mois et des années.

Cela me conduit, monsieur le ministre, à soulever deux questions, la première étant relative à la construction d'un paquebot de grande capacité, dont le principe a été retenu le 12 juillet par le comité interministériel d'aménagement du territoire. Nous nous réjouissons de cette décision et nous en remercions le Gouvernement.

Mais nous voudrions connaître la date prévisible de la mise en service de ce bâtiment et le mécanisme financier de l'opération. Car nous n'ignorons pas qu'une participation trop parcimonieuse de l'Etat à sa construction entraînerait inévitablement à terme une hausse des tarifs, avec toutes les conséquences funestes que cela pourrait avoir pour l'économie de la Corse, dont la moindre ne serait pas, en raison du détournement de trafic, sa dépendance de plus en plus étroite envers l'économie d'une nation étrangère.

S'agissant toujours des hausses de tarifs, je rappelle que, récemment encore, les frais d'approche sur la Corse ont été majorés de 5,92 p. 100 sans que le comité consultatif des horaires et des tarifs ait été réuni. Il est vrai que, depuis sa création, il y a dix-huit ans, ce comité ne l'a jamais été. Quand comptez-vous provoquer sa réunion? Nous y tenons essentiellement, monsieur le ministre. D'abord, par respect du législateur, car

c'est un texte législatif qui a créé ce comité, en même temps qu'était approuvée une convention entre l'Etat et la Compagnie générale transatlantique. Ensuite, dans un souci d'efficacité, car il conviendrait de privilégier les tarifs de certains produits, qu'il s'agisse d'exportations plus sensibles que d'autres à la concurrence étrangère, ou d'importations qui pèsent lourdement sur le coût de la vie.

D'autre part, quand comptez-vous supprimer le surfret qui grève les ports secondaires du fait de l'augmentation des tarifs douaniers, qui atteignent parfois le taux exorbitant de 40 p. 100 ?

Nous ne pouvons plus nous accommoder de mesures aussi anachroniques et aussi injustes, que rien ne saurait justifier depuis que les ports secondaires se modernisent en raison de l'augmentation du trafic. Nous ne pouvons plus tolérer ces mesures, dont la suppression répondrait au vœu unanime des organismes locaux.

Monsieur le ministre, c'est une vérité d'évidence que les relations maritimes entre la Corse et le continent sont pour notre île le problème essentiel qui commande tous les autres sans exception. (Applaudissements.)

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

M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial. Monsieur le ministre, je tiens à remercier vos services de la collaboration qu'ils ont apportée à la commission des finances, notamment en lui communiquant les documents qu'elle vous avait demandés, dans la mesure où ils ne mettaient personne en cause. (Exclamations sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

J'aimerais que vous répondiez à la question qui vous a été posée par tous les orateurs sur la date éventuelle d'un grand débat d'orientation sur la marine marchande.

Vous n'avez pas répondu non plus à deux questions précises concernant l'une les marins qui ont obtenu leur pension à cinquante ans et qui ont navigué après cet âge, l'autre la rétroactivité des pensions selon qu'elles ont été accordées après ou avant le 7 octobre 1968.

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

M. le ministre des transports. Je vais essayer de répondre à la plupart des questions qui m'ont été posées et, chemin faisant, à celles que vient de rappeler M. Gabriel.

M. Denvers a longuement traité de la marine marchande et a évoqué notamment les possibilités d'améliorer la situation de l'armement français. Non seulement je m'en suis expliqué cet après-midi, mais j'ai eu l'occasion, à diverses reprises et en maintes circonstances, de prendre la parole sur ce sujet. Je ne crois donc pas nécessaire de refaire un exposé à cet égard. J'ai dit que des progrès avaient été accomplis, tout en étant le premier à reconnaître qu'ils sont insuffisants et que l'effort devra être prolongé dans le prochain Plan.

Pour ce qui est des déclarations que j'ai faites à Cannes sur la nécessité, pour le ministre des transports, comme pour tout autre ministre, de disposer d'une sorte d'échelon de commandement, personne ne peut en contester le bien-fondé. J'ai d'ailleurs précisé — il ne faudrait pas non plus jouer à se faire peur — que je ne toucherais absolument pas à la spécificité de l'administration, c'est-à-dire au secrétariat général de la marine marchande. Cela va de soi, c'est le bon sens, et je ne pensais même pas que j'aurais à revenir sur cette question tant elle me paraissait inutile.

En ce qui concerne les armements trans-Manche, je reconnais, monsieur Denvers, que le trafic des voyageurs est médiocre. Mais la situation est meilleure pour les marchandises, et elle s'est encore améliorée depuis dix-huit mois.

Quant à la Compagnie générale transatlantique et aux Messageries maritimes, je n'ai pas d'informations sur la vente de navires leur appartenant. Or, si c'était vrai, je serais le premier informé. Par conséquent, à la question précise qui m'a été posée, je réponds : non ! ces compagnies ne sont pas en train de négocier la vente de leurs bateaux.

Pour les pensionnés de la marine, les dispositions de l'article L. 42 s'appliquent automatiquement. Il n'y a donc pas de problème.

La question de la rétroactivité a été soulevée par le rapporteur et par presque tous les orateurs. Sans doute est-ce une question difficile et irritante, mais elle se pose en vérité dans presque

tous les régimes de retraite chaque fois qu'un avantage nouveau est décidé en faveur de ceux qui partent à la retraite à une date déterminée. Bien entendu, je ne suis pas en mesure de trancher aujourd'hui. Mais je veux bien examiner cette affaire avec la meilleure bonne volonté.

S'agissant de la libre circulation — je réponds toujours à M. Denvers et en même temps probablement à d'autres orateurs — un élément nouveau est intervenu, c'est le recours introduit devant la Cour de justice européenne par la commission de Bruxelles contre le Gouvernement français, recours dont les termes risquent de remettre en cause, si la Cour de justice suit la commission, l'interprétation constante donnée par la France à certains articles du traité de Rome concernant les transports, notamment les transports maritimes.

Cette question, difficile elle aussi, ne soulève aucune divergence sur la façon de la traiter.

Nous avons actuellement des contacts avec les organisations syndicales des marins à ce sujet. Une réunion est prévue la semaine prochaine au secrétariat général de la marine marchande, non seulement avec les organisations syndicales, mais également avec les armateurs, comme le souhaitaient d'ailleurs les organisations syndicales elles-mêmes. Nous tâcherons, dans cette affaire délicate, de sauvegarder au mieux les intérêts de notre pays et ceux de nos marins.

En ce qui concerne la pêche industrielle et la suppression du F. D. E. S., le fait que les armateurs à la pêche industrielle n'aient plus accès au F. D. E. S. est compensé par une bonification de quatre points sur les taux d'intérêt. Dans l'état actuel des choses, il semble qu'il n'y ait pas de différence entre la situation présente et la situation des armateurs à la pêche industrielle bénéficiant encore du système F. D. E. S.

S'agissant des pavillons de complaisance, je suis absolument désolé, comme vous tous, que le Libéria développe sa flotte. Mais qu'y puis-je ? (Exclamations sur les bancs des communistes et des socialistes et radicaux de gauche.)

Dans la mesure où nous pouvons faire quelque chose, nous le faisons, car il n'est pas de pays au monde qui soit plus sévère que nous à l'encontre des pavillons de complaisance. Nous prenons toutes dispositions pour que, lorsque nos armateurs vendent des bateaux, ceux-ci ne passent pas sous pavillon de complaisance. Chacun sait, au demeurant, que pratiquement il n'y a pas de navires appartenant réellement à des Français qui naviguent sous pavillon de complaisance, ce qui n'est pas le cas pour d'autres nations maritimes.

M. Ollivro m'a posé plusieurs questions.

L'école maritime de Paimpol ? Aucun problème à ce sujet.

La rétroactivité ? J'ai déjà répondu à cette question.

Quant aux avantages dont pourraient bénéficier les marins qui partent à la retraite à cinquante ans, je m'en vais examiner cette affaire, mais je ne peux naturellement pas répondre ce soir.

S'agissant de la conférence sur les droits de la mer, on connaît notre position. Notre limite territoriale est à douze milles. Pour le reste, nous entendons défendre les droits de nos ressortissants au sein de conférences régionales.

Vous avez cité, vous ou un autre orateur, une affaire que je n'avais pas présente à l'esprit, et qui est d'ailleurs d'une portée très limitée, concernant une île britannique. Tous les professionnels savent que, dans les négociations sur les îles Féroé, nous avons défendu avec acharnement, avec bonheur et avec succès les droits de nos marins.

Enfin, vous avez souhaité qu'un grand débat ait lieu sur les problèmes de la marine marchande. Je répète ce que j'ai dit à M. Gabriel cet après-midi : pour ma part, j'y suis prêt. Mais je ne peux naturellement pas vous dire à quelle date et dans quelles conditions il se tiendra. En tout cas, je ne m'y déroberai pas, et le Gouvernement non plus, je pense. D'ailleurs, M. le ministre chargé des relations avec le Parlement me dit, mezzo voce, que cela pourrait se faire à la prochaine session.

M. Edouard Ollivro. Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre des transports. Oui.

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

M. Edouard Ollivro. Monsieur le ministre, vos propos sont fermes et nous en prenons acte. Je suis sûr que tous les députés qui sont ici présents ce soir se réjouiront de la promesse que vous avez faite. (Exclamations sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

Un député communiste. Parlez pour vous !

M. Edouard Olivro. Mais, à mon sens, il convient d'élargir le débat.

Votre présence dans un tel débat est certes importante, mais il faudrait que soient aussi présents d'autres ministres. Poser le problème de la marine marchande, c'est aussi poser le problème de la mer de façon générale, lequel doit être débattu en présence du ministre du développement industriel et scientifique, du ministre de l'environnement et du ministre chargé du tourisme, pour ne citer que ceux-là.

Je ne vous cacherai pas que nous avons deux objectifs : obtenir une loi-cadre pour les problèmes maritimes et retrouver un ministère de la marine marchande qui soit, comme il y a trente ans, un ministère de la mer.

Pour vous convaincre, je prendrai l'exemple de deux des pays les plus riches du monde, l'un grand et l'autre petit, qui doivent tous deux leur richesse à la mer.

Le Japon, écrasé en 1945, a vu se réunir en conclave sur son territoire des hommes d'affaires qui ont fait un pari, un pari unique, sur la mer et qui l'ont gagné.

Voilà une quinzaine d'année, la Hollande, pays de 10 millions d'habitants, a perdu l'Insulinde c.à.d. comptait 100 millions d'habitants. Elle aussi a fait un pari similaire : le pari de la navigation fluviale sur le Rhin, et de la navigation à l'échelon planétaire sur les océans. Elle l'a également gagné.

C'est donc l'intérêt de la France tout entière que de définir une politique maritime nationale dans le cadre international qui s'offre à elle en 1973. *(Applaudissements.)*

M. le ministre des transports. Mme Stéphan, M. Bécam et M. Guermeur ont évoqué le problème de la pêche artisanale. Je rappelle que, s'agissant des primes à la modernisation de la flotte artisanale, les crédits sont en accroissement très sensible. Il est vrai qu'ils partaient d'un plancher assez bas, mais ils sont tout de même passés de 1 million de francs en 1972 à 3 millions en 1973 et nous vous proposons le chiffre de 4 millions pour 1974.

Je rappelle, d'autre part, que les mesures relatives à l'attribution des crédits du F. D. E. S. en faveur de la pêche industrielle n'ont pas été étendues à la pêche artisanale, laquelle continue à bénéficier du concours du F. D. E. S. Un crédit de 45 millions de francs est prévu à cet effet pour l'année prochaine.

M. Bécam a également parlé de la fiscalité. Les déductions spéciales accordées aux titulaires de certains revenus ne sont plus de mode. Mais les déductions existantes ont été maintenues, non sans avoir été contestées par un rapport d'une commission du conseil des impôts. Puisque M. Bécam me le demande, je veux bien me battre sur ce point en faveur des marins pêcheurs.

Monsieur Bécam, je connaissais les difficultés d'approvisionnement des pêcheurs en filets de nylon ; j'avais d'ailleurs saisi à ce sujet M. le ministre du développement industriel et scientifique. Votre intervention me permettra de relancer l'affaire, encore que les indications qui ont été fournies par M. Cazenave soient de nature à atténuer le cri d'alarme que vous avez lancé.

Un orateur a dénoncé l'absence de crédits de recherche dans le budget de la marine marchande. Ce n'est pas exact. Il faut souligner qu'en sus des crédits inscrits directement à ce budget, figurent d'autres crédits inscrits dans la section commune, comme je l'ai dit ce matin, ou dans l'enveloppe recherche, qui est hors du budget.

M. Guermeur a parlé du prix du poisson. Il existe, pour le poisson, un prix garanti et un prix de retrait. On peut discuter, bien sûr, sur le niveau de ce dernier. Mais, en ce qui concerne les circuits de commercialisation, nous passons d'un système national à un système communautaire, moins contraignant et moins complet. S'il y a eu un hiatus à un certain moment, la situation s'améliore.

Je suis d'accord pour développer la formation professionnelle. Je pense, tout comme M. Guermeur — et j'en ai donné l'assurance à tous les parlementaires lors de la visite en Bretagne de M. le Premier ministre — qu'il faut assurer la meilleure assistance médicale et chirurgicale à nos marins sur les lieux de pêche.

Je suis tout prêt à pratiquer la concertation et je crois en avoir donné des preuves à plusieurs reprises.

Monsieur Cazenave, l'idée de faire coïncider les zones de cantonnement avec les zones de tir ne me paraît pas mauvaise. Mais il faut examiner la situation.

Je m'aperçois que j'ai oublié de répondre à la question de M. Bécam sur les cantonnements. J'y reviens.

Vous m'aviez demandé, monsieur Bécam, quels étaient les résultats du cantonnement dans le golfe de Gascogne. Il est trop tôt pour les connaître, de même que pour une réserve de chasse il faut attendre plusieurs années pour savoir si des résultats ont été obtenus. Néanmoins, des possibilités de pêche ont été laissées aux intéressés, en matière de pêche à la langoustine pour les mois de juin, juillet et août, à condition que la pêche ait lieu à la maille, bien entendu.

Monsieur Cazenave, je prends acte de ce que vous avez déclaré sur la qualité des huîtres du bassin d'Arcachon et, en particulier, sur leur pureté. Je puis attester leur qualité gustative. *(Sourires.)*

M. Raoul Bayou. Et celles de Bouzigues ?

M. le ministre des transports. Quant au problème des 80 p. 100 du salaire forfaitaire des marins, je le range parmi les nombreuses questions évoquées par M. Gabriel, rapporteur spécial, et par d'autres orateurs pour améliorer la situation des gens de mer, notamment des retraités.

Enfin, monsieur de Rocca-Serra, il est exact que le problème des liaisons maritimes est un problème essentiel pour la Corse. Nous en sommes très conscients. Notre objectif est que la construction du paquebot de grande capacité commence à un moment tel que ce paquebot puisse, comme je l'espère, entrer en service en 1976. Le montage financier, qui est encore en discussion, prévoirait un tiers d'auto-financement et deux tiers d'emprunt.

En ce qui concerne les surfrets, il est difficile de ne pas vous donner raison. Mais vous savez qu'il faut alors une péréquation. J'aurais souhaité m'en entretenir avec la chambre de commerce de Bastia ; les circonstances m'en ont empêché. J'espère néanmoins que nous arriverons à résoudre ce problème très rapidement et sans attendre que la situation électorale de la chambre de commerce de Bastia soit réglée.

J'ai répondu pour l'essentiel aux questions qui m'ont été posées *(Vives protestations sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)*

Plusieurs députés socialistes et communistes. C'est un scandale !

M. le ministre des transports. J'entends maintenant conclure. *(Nouvelles protestations sur les mêmes bancs.)*

M. Pierre Mauroy. C'est indigne !

M. le ministre des transports. Je répète que j'entends maintenant conclure. *(Interruptions sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes. — Tumulte prolongé sur les mêmes bancs.)*

Vous ne m'empêcherez pas de dire ce que j'ai à dire. Je parlerai, s'il le faut pour les sténographes, cela m'est égal ! *(Même mouvement.)*

M. Pierre Mauroy. C'est un scandale !

M. Guy Germeur. Un tel tumulte est ridicule !

M. le ministre des transports. Le scandale, en vérité, est dans ce tumulte inconsidéré et injustifié ! *(Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants. — Vives exclamations sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)*

M. Gérard Houteer. M. Crépeau a fait une très belle intervention et vous ne lui répondez même pas !

M. le ministre des transports. Nous avons un armement qui aura doublé en moins de dix ans avec une flotte qui se modernise. *(Vives protestations et tumulte sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)*

Nous avons des chantiers avec des carnets de commandes garnis jusqu'en 1975 et pour la plupart jusqu'en 1977. *(Mêmes mouvements.)*

Quand nous fabriquons deux bateaux, il y en a un pour l'exportation. Nous avons une flotte de pêche qui se développe. *(Mêmes mouvements.)*

Nous avons un statut pour les gens de mer qui leur assure 55 p. 100 de soutien de l'Etat.

Voilà une politique maritime qui devrait nous valoir autre chose que cette opposition systématique qui s'est manifestée pendant toute la soirée sur les bancs de l'opposition.

Ce n'est pas ainsi qu'on donnera à la France ce que nous souhaitons, c'est-à-dire une véritable conscience maritime. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et de l'union centriste. — Vives protestations sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.*)

M. Pierre Mauroy. Je demande la parole pour un rappel au règlement. (*Vives protestations sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

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

M. Frank Cazenave. Je l'avais demandée aussi !

M. le président. Monsieur Cazenave, vous l'aurez ensuite.

M. Frédéric Gabriel, rapporteur spécial. On se demande qui préside !

M. le président. C'est moi !

M. Pierre Mauroy. Monsieur le président, ce débat a commencé par un rappel au règlement dans les conditions que vous savez.

Nous venons d'assister à un débat où M. le ministre, avec une indifférence stupéfiante et un mépris incroyable de l'opposition, n'a pas répondu à un seul de nos orateurs...

M. le ministre des transports. C'est inexact ! J'ai répondu à M. Denvers.

M. Pierre Mauroy. ... malgré les interventions des uns et des autres.

Nous venons d'assister à la réponse du ministre du mépris. Cela, l'opposition ne l'accepte pas. (*Vifs applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.*)

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

M. Franck Cazenave. Monsieur le président, tel ou tel député peut reprocher à M. le ministre...

M. Pierre Mauroy. Son mépris !

M. Franck Cazenave. ... de ne pas répondre à des questions. Mais c'est la première fois, depuis que je suis parlementaire, que j'assiste à une telle séance. (*Exclamations sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes. — Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.*)

Plusieurs députés socialistes et communistes. C'est la faute à qui ?

M. Benoît Macquet. Vous n'y connaissez rien !

M. le président. Je vous demande, mesdames, messieurs, d'essayer de conserver à ce débat la dignité qu'il a eue durant toute la soirée, contrairement à ce que vous venez de dire, monsieur Cazenave.

Voici que brusquement un certain tumulte s'est élevé, des deux côtés de l'Assemblée d'ailleurs. (*Protestations sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants. — Applaudissements sur les bancs socialistes et radicaux de gauche et des communistes.*)

J'aimerais que le débat s'achève dans le calme.

M. Franck Cazenave. C'est exactement ce que je souhaite, monsieur le président.

On peut déplorer que des questions soient restées sans réponse sans pour autant donner un spectacle qui ne peut que nuire au prestige de notre Assemblée. Je le dis très franchement et très loyalement.

M. Jacques Sourdille. Le propos vaut pour les membres de l'opposition.

M. Bertrand Flornoy. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

M. Bertrand Flornoy. C'est au nom du groupe de l'union des démocrates pour la République que je fais ce rappel au règlement.

Depuis douze ans, je n'ai jamais assisté à une séance où le ministre ait été ainsi pris à partie. C'est tout simplement scandaleux !

Je regrette, monsieur le président, que vous n'ayez pas su, en tant que président de séance, faire cesser le tumulte. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants. — Protestations sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.*)

Vous avez dit que le tumulte s'élevait des deux côtés de l'Assemblée. En fait, le tumulte est venu de la seule opposition qui a refusé d'écouter M. le ministre.

M. Guy Guerneur. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

M. Guy Guerneur. Monsieur le président, les critiques formulées par l'opposition, notamment par la voix de M. Mauroy, sont tout à fait claires.

M. Mauroy reproche à M. le ministre de n'avoir répondu à aucun des orateurs de l'opposition. Dois-je en conclure que M. Denvers fait maintenant partie de la majorité ? (*Rires et applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.*)

M. Michel Crépeau. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

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

M. Michel Crépeau. Je suis un peu surpris du tour qu'a pris ce débat sur la fin.

M. Benoît Macquet. Vous l'avez voulu !

M. Michel Crépeau. Nous avons posé fermement mais courtoisement des questions à M. le ministre. Je trouve déplorable pour le Parlement français qu'un ministre ne juge pas utile de répondre à l'opposition.

Je vous avais notamment demandé, monsieur le ministre, si vous aviez l'intention de proposer une loi d'orientation sur les problèmes de la marine. La question méritait une réponse. (*Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.*)

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 : 3.018.536 francs ;

« Titre IV : 32.178.500 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 : 11.765.000 francs ;

« Crédits de paiement : 5.552.700 francs. »

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

« Autorisations de programme : 815.151.000 francs ;

« Crédits de paiement : 555.427.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le titre III.

(Le titre III n'est pas adopté.) (*Vives protestations sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

M. Bertrand Flornoy. Il y a doute !

M. le président. C'est moi qui préside, monsieur Flornoy ! Mais si vous estimez qu'il y a doute, je vais procéder par assis et levé.

(L'Assemblée, consultée par assis et levé, n'adopte pas le titre III.)

M. le président. Le titre III n'est effectivement pas adopté.

Monsieur Flornoy, vous avez très aimablement entendu me donner une leçon. Vous voyez que je sais tout de même compter.

La parole est à monsieur le ministre des transports.

M. le ministre des transports. Monsieur le président, je vous demanderai une seconde délibération de l'Etat B et je demanderai à l'Assemblée de se prononcer par scrutin public.

M. le président. Monsieur le ministre, dans l'état actuel de la procédure, une seconde lecture n'est pas possible.

Vous pouvez demander que les votes sur les autres crédits soient réservés. Mais une seconde délibération ne peut intervenir qu'au moment du vote sur l'ensemble du projet de loi de finances.

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

Je mets aux voix le titre IV.

(Le titre IV n'est pas adopté.)

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

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

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

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

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

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

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

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

(Applaudissements sur les bancs des socialistes et radicaux de gauche et des communistes.)

M. le ministre des transports. Monsieur le président, je demande maintenant une seconde délibération avec scrutin public sur l'état B et sur l'état C.

M. le président. Je vous l'ai dit, monsieur le ministre, une seconde délibération n'est pas possible au stade actuel de la procédure. Elle ne pourra intervenir que lorsque l'Assemblée sera appelée à se prononcer sur l'ensemble de la loi de finances.

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.

— 3 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à neuf heures trente, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1974 (n° 646). (Rapport n° 681 de M. Maurice Papon, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Budgets annexes de la Légion d'honneur et de l'Ordre de la Libération :

(Annexe n° 38. — M. Alain Bonnet, rapporteur spécial.)

Justice :

(Annexe n° 22. — M. Sprauer, rapporteur spécial ; avis n° 685, tome I, de M. Bernard Marie, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.)

Territoires d'outre-mer :

(Annexe n° 30. — M. de Rocca Serra, rapporteur spécial ; avis n° 185, tome V, de M. Claudius-Petit, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République ; avis n° 686, tome XIX, de M. Renouard, au nom de la commission de la production et des échanges.)

A quinze heures, deuxième séance publique :

Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée le mercredi 31 octobre, à zéro heure dix.)

Le Directeur du service du compte rendu sténographique
de l'Assemblée nationale,
MARCEL CHOUVET.

Constitution d'une commission de contrôle.

CANDIDATURES A LA COMMISSION DE CONTRÔLE
DE LA GESTION DU SERVICE PUBLIC DU TÉLÉPHONE
(29 sièges à pourvoir.)

MM. Beraud.	MM. Hamel.
Berger.	d'Harcourt.
Boscher.	Laurissegues.
Boudon.	Ligot.
Bourson.	Lucas.
Chasseguet.	Médecin.
Corrèze.	Mesmin.
Cressard.	Ribes.
Ducray.	Terrenoire.
Paul Duraffour.	M ^{me} Thome-Patenôtre.
Duroméa.	MM. Villa.
Duroure.	Robert-Anré Vivien.
Frêche.	Wagner.
Gau.	Claude Weber.
Gissingier.	

Ces candidatures ont été affichées et la nomination prendra effet dès la publication au *Journal officiel* du 31 octobre 1973. Elle sera communiquée à l'Assemblée au cours de la première séance qui suivra.

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

ET

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

QUESTIONS ORALES AVEC DÉBAT

(Art. 133, 134, 135 et 137 du règlement.)

Emploi (fermeture de l'entreprise Larousse).

5719. — 30 octobre 1973. — M. Carpentier appelle l'attention de M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population sur la décision, manifestement contraire à la loi, prise par la direction de Larousse, de fermer l'entreprise le 31 octobre prochain. Le comité d'entreprise n'a, semble-t-il, pas été consulté selon les règles et l'inspection du travail observe, quant à la motivation de cette fermeture, un incompréhensible silence. En conséquence, il lui demande quels moyens il compte mettre en œuvre : 1^o pour que la direction de l'entreprise Larousse établisse nettement que cette fermeture n'est pas uniquement motivée par la réalisation d'une fructueuse opération immobilière ; 2^o pour que les conditions d'existence des travailleurs licenciés ne soient pas altérées par cette décision.

QUESTIONS ORALES SANS DÉBAT

(Art. 133, 134, 135 et 137 du règlement.)

Céréales (stockage du maïs).

5693. — 30 octobre 1973. — M. Ruffe appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture et du développement rural sur la situation extrêmement grave qui est faite aux producteurs de maïs dont la récolte ne peut être réceptionnée, faute de place, par les organismes stockeurs du département du Lot-et-Garonne. Pour ne prendre que cet exemple, la coopérative de Marmande voit ses capacités de stockage réduites à 50.000 quintaux alors qu'elle évalue à 400.000 quintaux ses rentrées de maïs pour la campagne en cours. Ceci est dû au fait que ses silos sont encore occupés par les céréales de paille qui n'ont pu être libérées parce que le Marché commun a fait bloquer les ventes à l'étranger en ne délivrant plus de certificat d'exportation. Il lui demande : 1^o quelles mesures il compte faire prendre au plan européen pour reconstruire, ne fût-ce que partiellement, le blocage des exportations ; 2^o ce qu'il compte entreprendre pour favoriser le stockage du maïs dont la récolte cette année est particulièrement abondante.

Espace (conséquences pour la France de la politique européenne).

5731. — 30 octobre 1973. — M. Cousté demande à M. le ministre du développement industriel et scientifique quelles conséquences il tire pour notre pays, sur le plan scientifique, industriel et social, de l'accord intervenu fin juillet entre les pays européens pour une politique spatiale commune.

Infirmiers (recrutement et formation).

5732. — 30 octobre 1973. — M. Cousté demande à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale s'il est bien exact que pour l'exécution du VI^e Plan, les crédits prévus pour l'équipement hospitalier ont été normalement engagés, tandis que pour le recrutement et la formation des infirmiers et infirmières, l'exécution de ce même plan ne serait que de l'ordre de 20 p. 100. Dans l'affirmative, il lui demande quelles mesures il entend prendre d'urgence.

QUESTIONS ÉCRITES

(Art. 139 et 133 du règlement.)

Art. 139 du règlement :

« 1. Les questions écrites sont rédigées, notifiées et publiées dans les conditions fixées par l'article 133. En outre, elles ne doivent contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ;

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

« 3. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté, soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois ;

« 4. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire ;

« 5. Dans le cas où la question écrite est transformée en question orale, celle-ci prend rang dans les conditions prévues au dernier alinéa de l'article 133 ;

« 6. Font l'objet d'un rappel publié au Journal officiel les questions écrites auxquelles il n'a pas été répondu dans les délais prévus aux alinéas 2, 3 et 4 du présent article ;

« 7. Le texte des questions écrites est reproduit dans les rappels. Il est communiqué aux auteurs des questions en même temps que le rappel leur est notifié. »

QUESTIONS ÉCRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

Handicapés (allocation servie par les caisses d'allocations familiales et versée à l'action sanitaire et sociale).

5688. — 31 octobre 1973. — M. Bizet rappelle à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale que, conformément à la loi du 13 juillet 1971 et au décret d'application du 29 janvier 1972, il est accordé aux handicapés adultes ayant au moins 80 p. 100 d'invalidité et sous certaines conditions de ressources, une alloca-

tion servie par les caisses d'allocations familiales. Cette allocation est cumulable avec l'allocation mensuelle aux grands infirmes assortie de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité servie par l'aide sociale dans la limite du plafond de celles-ci. D'autre part, il ne doit pas être tenu compte dans l'évaluation des ressources des postulants de l'obligation alimentaire des familles. Or, pour les infirmes bénéficiaires de cette nouvelle prestation et bénéficiant également des allocations d'aide sociale les caisses d'allocations familiales versent cette allocation au service départemental d'action sanitaire et sociale mais celui-ci ne la reverse pas aux intéressés même à ceux qui ne perçoivent qu'une allocation mensuelle à taux différentiel du fait de l'aide possible des familles ou simplement de la majoration tierce personne. Il lui demande si l'allocation aux handicapés adultes servie par les caisses d'allocations familiales versée au service de la direction départementale d'action sanitaire et sociale doit être conservée par cette administration et à quelle condition, cette prestation ne semblant pas devoir être considérée comme une ressource supplémentaire du bénéficiaire de l'aide sociale.

*Allocation de chômage (Assédic :
travailleur embauché dans un emploi de qualification inférieure).*

5689. — 31 octobre 1973. — **M. Boscher** attire l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** sur une particularité du régime des Assédic. Un travailleur en chômage qui perçoit grâce à ces organismes des allocations équivalent à 70 p. 100 de son salaire à la plus grande réticence à accepter temporairement un emploi de qualification inférieure, car en l'acceptant, il perd pour l'avenir, les avantages qui lui ont été consentis. Il s'ensuit qu'à la limite il peut être tenté de préférer son maintien en chômage à un tel emploi. Il lui demande s'il ne lui apparaît pas qu'une formule pourrait être imaginée qui abuserait à ce que les Assédic acceptent de compléter le salaire du travailleur provisoirement embauché dans un emploi de qualification inférieure à hauteur de la somme qu'ils auraient versée s'il était resté sans emploi. Une telle façon de faire aboutirait sans doute à réduire d'une part les dépenses des Assédic tout en permettant une activité rémunératrice au chômeur.

*Justice (actes d'huissier de justice :
exonération du droit d'enregistrement).*

5690. — 31 octobre 1973. — **M. Julla** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que la chambre syndicale des huissiers de justice a demandé en novembre 1972 à la direction générale des impôts la modification de l'article 843 du code général des impôts, prévoyant que seuls sont dispensés de l'enregistrement les actes d'huissier de justice se rapportant à une action mobilière, lorsque le montant de la demande n'excède pas 2.500 francs et quelle que soit la juridiction saisie. Cette lettre rappelait que le taux en dernier ressort des tribunaux d'instance a été relevé à 3.500 francs bien que l'article 843 du code général des impôts ne porte plus référence au taux en dernier ressort des tribunaux d'instance, qu'il semblait logique, compte tenu de l'augmentation importante que subissent les actes d'huissier de justice par suite de taxe parafiscale, que lesdits actes soient exonérés du droit d'enregistrement lorsque la demande est inférieure à 3.500 francs. Il lui demande s'il envisage de retenir cette suggestion qui permettrait d'alléger les frais des procédures concernant les litiges d'un montant inférieur à 3.500 francs qui sont en fait les mêmes que ceux qui ne dépassaient pas 2.500 francs il y a quelques années si l'on tient compte de l'évolution générale des prix.

*Recouvrement de l'impôt (poursuites par voie de saisie mobilière :
rétablissement du commandement préalable à la saisie).*

5691. — 31 octobre 1973. — **M. Julla** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** que la loi de finances pour 1973 a modifié le dernier alinéa de l'article 1916 du code général des impôts en y introduisant la disposition suivante : « Lorsque les poursuites exercées en application de l'article 1916 du code général des impôts ont lieu par voie de saisie mobilière, la notification de la mise en demeure prévue à cet article tient lieu de commandement prescrit par le code de procédure civile ». Il lui expose en ce qui concerne l'action des huissiers de justice que lorsque ceux-ci à l'occasion de la signification d'un commandement se rendent au domicile du débiteur, ils prennent un premier contact avec lui, apprécient son état d'esprit et ses intentions. Ils peuvent également constater l'importance et la valeur du mobilier saisissable, recueillir des renseignements sur les ressources du débiteur, ses comptes

bancaires et chèques postaux et rechercher si ce débiteur est lui-même créancier d'autres débiteurs auprès desquels une saisie-arrière peut être effectuée. L'huissier de justice se trouve ainsi en mesure de procurer à l'agent du Trésor des renseignements fort utiles sur les mesures les plus efficaces auxquelles il est possible de recourir pour obtenir le règlement de la créance sans engager de frais inutiles ou non récupérables. Très souvent l'huissier de justice obtient soit le règlement de la créance, soit le versement d'un acompte important du débiteur auquel il signifie le commandement, ce qui évite les inconvénients d'une saisie mobilière et les incidents toujours possibles auxquels elle peut donner lieu. De nombreux débiteurs négligents ne commencent à s'inquiéter que lorsque l'huissier de justice se présente chez eux. Très fréquemment les lettres recommandées ne touchent pas le débiteur lui-même et même ne sont pas retirées par lui. La signature de nombreux accusés de réception est souvent incontrôlable et illisible. De ce fait, ce n'est qu'à l'arrivée de l'huissier de justice qui se présente pour saisir au domicile du débiteur que ce dernier a connaissance des poursuites engagées contre lui, d'où risque d'incidents. Les frais d'un commandement moins élevé que ceux d'une saisie restent toujours à la charge du débiteur. Il lui demande s'il n'estime pas que le rétablissement du commandement préalable à la saisie d'ailleurs demandée par les huissiers de justice donnerait, sans frais supplémentaires, des résultats appréciables en accélérant les recouvrements, en supprimant de nombreuses saisies, en facilitant celles-ci et en les rendant plus efficaces.

Formation permanente (entreprises de travail temporaire).

5692. — 31 octobre 1973. — **M. Gissinger** attire l'attention de **M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population** sur les difficultés rencontrées par les entreprises de travail temporaire dans la constitution de leur comité d'entreprise et sur les conséquences de cette carence. Il lui signale notamment que la loi sur la formation permanente prévoit que les travailleurs participent au plan de formation de leur entreprise dont il est obligatoirement délibéré au sein du comité d'entreprise, et que faute d'apporter la justification de cette délibération, le versement dû à l'Etat est majoré de 50 p. 100. Il lui demande s'il ne pourrait envisager de modifier les lois du 16 juillet 1971 et du 3 janvier 1972 et de remplacer l'obligation de consulter le comité d'entreprise par celle de soumettre le plan de formation à d'autres organismes consultatifs constitués de représentants du personnel permanent, des intérimaires et de l'inspection du travail.

*Cabinet du Premier ministre (accueil d'une délégation concernée
par les problèmes du logement).*

5694. — 31 octobre 1973. — **M. Canacos** exprime à **M. le Premier ministre** son profond étonnement devant la désinvolture manifestée par son cabinet à l'égard de la délégation qu'il accompagnait, désignée pour se rendre à Matignon par les 15 organisations nationales ayant appelé à la manifestation du 23 octobre à Paris sur le logement. En effet, alors que rendez-vous avait été pris et audience accordée pour le lundi 29 octobre, il ne s'est trouvé personne pour recevoir cette délégation. Ceci témoigne d'un mépris inadmissible tant à l'égard des élus présents que des organisations elles-mêmes et du grave problème du logement qui était l'objet de cette démarche. Il lui demande donc de s'expliquer sur l'attitude surprenante de son cabinet en cette affaire.

Carburant (maintien des livraisons de fuel agricole).

5695. — 31 octobre 1973. — **M. Rigout** expose à **M. le ministre de l'agriculture et du développement rural**, que dans certaines régions les livraisons de fuel agricole sont suspendues ou réduites, ce qui risque de créer de graves difficultés pour le séchage de certaines céréales et pour l'exécution des labours d'automne. Il lui demande s'il ne croit pas urgent de prendre les mesures nécessaires pour que les livraisons de fuel agricole soient effectuées alors que les stocks sont insuffisants et que les retards constatés semblent motivés par la spéculation sur la prochaine augmentation des prix. Il lui demande d'autre part quelles suites il entend donner à la demande d'un député communiste de supprimer les taxes sur le fuel agricole afin d'empêcher l'augmentation prévue le 1^{er} novembre.

Société Lip (secteur armement : subventions).

5696. — 31 octobre 1973. — **M. Villon** demande à **M. le ministre des armées** si la société Lip a reçu pour son secteur Armement des subventions ou des avances sur études et, éventuellement quel en a été le montant.

Logement (relogement de personnes logées dans des immeubles vétustes à Paris [19]).

5697. — 31 octobre 1973. — M. Fiszbin attire l'attention de M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme sur la situation dramatique des familles domiciliées dans les immeubles situés aux n° 8 et 10, rue de Chaumont, Paris (19^e). Ces immeubles vétustes, à la suite de l'ouverture d'un chantier sur le terrain voisin, au 182, boulevard de la Villette, ont été très sérieusement ébranlés, des lézardes et des fissures sont apparues et une menace grave pèse sur les dizaines de familles concernées dont plusieurs d'ailleurs ont déjà dû être évacuées, la plupart ayant de surcroît des enfants en bas âge. Or malgré la gravité du péril et l'urgence d'assurer le relogement des familles évacuées, aucune mesure réelle n'a encore été prise bien que Mme Michèle Camous et MM. André Sibaud et Alain Lhostis, conseillers de Paris de l'arrondissement, aient saisi depuis le 22 octobre M. le préfet de Paris par voie de question écrite. Les travaux du chantier se poursuivent et en dehors de la pose de témoins, aucune mesure de consolidation n'a été entreprise. Les familles évacuées sont pratiquement abandonnées à leur sort. Celles qui restent sur place sont privées de gaz et parfois d'eau et vivent dans l'angoisse d'une catastrophe. L'indignation et la colère de tous sont grandes, et leur décision de s'installer à la mairie du 19^e afin d'attirer l'attention est parfaitement compréhensible. Solidaire de leur action, il lui fait remarquer que ces familles de travailleurs ne portent aucune responsabilité dans les difficultés qu'elles rencontrent et que la réparation et l'indemnisation du préjudice subi seraient un acte d'élémentaire justice. Il lui demande donc avec instance de lui faire connaître de toute urgence les mesures qu'il compte prendre à cet effet.

Urbanisme (rénovation du centre ville de Vitry-sur-Seine).

5698. — 31 octobre 1973. — M. Gosnat expose à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme qu'en raison d'une insuffisance marquée de moyens de financement et de trésorerie, la poursuite de la rénovation du centre de Vitry-sur-Seine, qui dure depuis plus de dix ans, est actuellement gravement compromise. Au 31 décembre 1972, il restait à l'organisme rénovateur, à couvrir un solde de dépenses se montant à 50.307.630 francs, alors qu'il ne disposait à la même date d'aucune ressource de trésorerie. En effet, l'avance de 5.000.000 francs qui lui a été consentie en octobre 1972 par le comité de gestion du F.N.A.F.U. ne lui avait pas encore été versée par la caisse des dépôts et consignation en août 1973. Quant aux recettes que cet organisme est encore en droit d'espérer en contrepartie de la cession de terrains libérés, elles exigent encore de longs délais en raison des retards apportés, soit dans l'octroi de primes et de prêts destinés au financement des constructions neuves, soit dans le règlement du prix des sols affectés à des équipements publics. Propriétaires, industriels, commerçants, artisans du secteur de rénovation, sont ainsi placés dans des situations difficiles et pour certains, dramatiques. Dépossédés de leurs biens par l'expropriation, ils ne peuvent en toucher la contrepartie, ce qui leur interdit toute réinstallation. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre dans les délais les plus courts : 1° pour que l'avance F.N.A.F.U. C.D.C. de 5.000.000 francs, manifestement insuffisante pour assurer une trésorerie normale de l'opération, soit complétée par un nouveau prêt bonifié de 4 millions de francs, portant le total de cette avance à 9 millions de francs, comme l'avait primitivement demandé l'organisme rénovateur ; 2° pour que la subvention fixée à 12 millions de francs et destinée à équilibrer le bilan de cette rénovation puisse être révisée et complétée si des recettes escomptées venaient à faire défaut ou si l'opération se trouvait grevée de charges nouvelles ; 3° pour que soient adoptées dans les délais les plus rapides des décisions d'attribution de primes convertibles en bonification d'intérêts et d'octroi de financement privilégié permettant la réalisation des programmes de construction, actuellement en cours ou projetés dans la rénovation centre ville de Vitry-sur-Seine.

Chèques postaux (relèvement du montant des retraits à vue).

5699. — 31 octobre 1973. — M. Rigout expose à M. le ministre des postes et télécommunications que le montant maximum de retrait à vue au bureau de poste pour les titulaires de comptes chèques postaux est fixé à 1.500 francs depuis un temps assez long. Les effets de l'inflation font que cette somme peut apparaître modeste maintenant, en particulier pour les commerçants et artisans. Il lui demande s'il ne lui paraît pas opportun de relever le montant maximum de ces retraits à vue à la somme de 2.000 francs.

Téléphone [(mauvais fonctionnement à Montreuil (Seine-Saint-Denis)).]

5700. — 31 octobre 1973. — M. Odru attire l'attention de M. le ministre des postes et télécommunications sur la lettre suivante adressée par une directrice d'école primaire à M. le maire de Montreuil (Seine-Saint-Denis) :

« Monsieur le maire,

« Les caprices du téléphone étant tels qu'il est impossible, durant des heures entières, soit d'obtenir la tonalité, soit de pouvoir composer un numéro d'appel mais, stupéfiant, d'entrer en relation avec des abonnés inconnus pour le seul fait d'avoir décroché le combiné ; je tiens, aujourd'hui 18 octobre 1973, à déclarer ma responsabilité au cas où une urgence se révélerait : appel des pompiers, de police secours, d'un médecin, de parents (en cas d'accident), possibilité d'assurer un service revêtant une importance primordiale dans la vie de tous les jours (cantine, personnel de remplacement, etc.). »

Cette lettre témoigne, une fois de plus, de la situation lamentable du téléphone à Montreuil qui a déjà fait l'objet de nombreuses questions écrites. Il lui demande quelles mesures d'urgence il compte prendre pour assurer le nombre de lignes nécessaires et la qualité du service du téléphone sur Montreuil.

Administration pénitentiaire (amélioration de la situation du personnel de la maison d'arrêt de Grenoble, à Varcès).

5701. — 31 octobre 1973. — M. Maisonnat expose à M. le ministre de l'intérieur la situation des personnels pénitentiaires de la maison d'arrêt de Grenoble, à Varcès. Il constate que la décision du conseil des ministres ne répond pas à l'application de l'accord salarial du 19 janvier 1973 en ce qui concerne la progression du pouvoir d'achat au cours de l'année, qu'elle aggrave le déclassement de la fonction publique par rapport aux autres secteurs. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour accorder de meilleures conditions de travail comportant la sécurité du personnel et le respect des lois sociales (droit de grève), ainsi que l'octroi d'une véritable parité avec les policiers sur le plan indiciaire, indemnité de carrière à tout le personnel pénitentiaire.

Postes et télécommunications (techniciens des P.T.T. de l'Isère).

5702. — 31 octobre 1973. — M. Maisonnat expose à M. le ministre des postes et télécommunications les difficultés rencontrées par les techniciens des P.T.T. de l'Isère. On leur avait promis à différentes reprises un alignement du statut de technicien des P.T.T. sur celui de technicien de l'armement (D.E.F.A.) plus favorable. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour améliorer la situation de ce personnel qui travaille dans des conditions de plus en plus difficiles devant l'accroissement tant quantitatif que qualitatif des installations des télécommunications.

Hôtels et restaurants (attribution de la prime spéciale d'équipement hôtelier au plateau Matheysin).

5703. — 31 octobre 1973. — M. Maisonnat demande à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement et du tourisme s'il envisage l'extension de l'attribution de la prime spéciale d'équipement hôtelier, instituée par le décret n° 68-538 du 30 mai 1968 à l'ensemble du plateau Matheysin. Des renseignements que nous avons, un seul canton de l'Isère figure sur la liste : c'est celui de Bourg-d'Oisans. En conséquence, il lui demande dans quelle mesure l'inscription du plateau Matheysin pourrait être agréée, ce qui pourrait aider à la réaffectation de 600 lits, Village de Vacances, selon le programme arrêté en accord avec la Datar, en 1972.

Gardiens (usines de Grenoble : durée du travail).

5704. — 31 octobre 1973. — M. Maisonnat expose à M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population la situation particulière réservée aux personnes assurant le gardiennage dans les différentes usines de Grenoble. Cette corporation de travailleurs reste toujours régie par une loi de 1936 par le système des équivalences horaires. C'est ainsi que certains d'entre eux font douze heures par jour et ils ne sont payés que neuf heures ; dans d'autres usines ils font jusqu'à quinze heures par jour. Leur service est très ingrat puisqu'il comporte du travail de nuit, ils travaillent les dimanches et fêtes sans aucune majoration. Cette catégorie de travailleurs paraissant

sérieusement défavorisée, il demande quelle mesure il compte prendre pour améliorer leur sort en remplaçant le système des équivalences par la journée de huit heures, sans diminution de salaire.

Emploi (crise dans la région de Valenciennes).

5705. — 31 octobre 1973. — M. Bustin expose à M. le ministre du développement industriel et scientifique que la Société Venot-Pic, à Onnaing, qui occupe 1.000 personnes, après avoir réduit les horaires de travail, vient d'informer les organisations syndicales de sa décision de supprimer 85 emplois à la division fabrication. Il y a quelques mois, la Société Franco-Belge, située à Raismes, ramenait les horaires hebdomadaires de travail à 36 heures et 200 ouvriers sont invités officiellement à aller travailler sur les chantiers de Fos et Dunkerque. Les Etablissements Barbier, Bénard et Turenne, à Quiévrechain annoncent le licenciement de 50 personnes, ce qui porte à 104 le nombre d'emplois supprimés dans cette entreprise depuis octobre 1972. Dans les entreprises de matériel roulant, le personnel est gagné par l'inquiétude sur l'avenir de leur emploi. Une entreprise a vu ses effectifs diminués de 500 unités, les jeunes entrant du service militaire ne sont plus réembauchés et des mutations interviennent. Le Valenciennois subit une diminution de son potentiel industriel et économique qui s'accroît. A cela vient s'ajouter une migration de la population active, surtout parmi la jeunesse. La revue *Profils* fait apparaître que la récession a commencé avec la liquidation de la production charbonnière. Entre 1961 et 1970, 24 entreprises industrielles ont cessé leurs activités dans l'arrondissement de Valenciennes, entraînant la suppression de 6.400 emplois. Les secteurs les plus touchés ont été les Houillères avec 1.700 emplois supprimés, les métaux dont la sidérurgie (1.500), la céramique (800), bâtiment et travaux publics (700), le textile (700). Durant la même période, il n'a été enregistré que 14 créations d'établissements ayant fourni 2.200 emplois, notamment dans le tertiaire. C'est donc un déficit de 4.200 emplois qui a été enregistré fin 1971, alors que 6.000 personnes actives avaient quitté la région. Depuis, la situation s'est encore aggravée, notamment dans le bassin métallurgique de Blanc-Misseron. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre, d'urgence, pour arrêter la crise de l'emploi qui prend une ampleur importante dans le Valenciennois.

Hôpitaux (travaux et restructuration des conditions d'hospitalisation de l'hôpital Emile-Roux, à Brévannes (Val-de-Marne)).

5706. — 31 octobre 1973. — C'est avec surprise que M. Kalinsky a pris connaissance de la réponse de M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale à sa question n° 3927 (*Journal officiel*, Débats A. N., du 13 octobre 1973) concernant l'hôpital Emile-Roux, à Limeil-Brévannes (Val-de-Marne). Dans l'attente d'être informé sur l'étude en cours en ce qui concerne les travaux à envisager dans cet établissement et son fonctionnement, il formule à nouveau sa question à laquelle il ne lui a, en fait, pas été répondu. Il était demandé que des mesures urgentes soient prises pour permettre un traitement véritable des malades hospitalisés. Actuellement, un seul service est dirigé par un chef de service à plein temps, ce qui ne permet pas de soigner les personnes hospitalisées avec les moyens dont disposent des services spécialisés. Ainsi, de nombreux malades chroniques sont là uniquement dans l'attente d'y finir leurs jours. C'est la raison pour laquelle il était demandé de restructurer les services en les spécialisant en fonction des demandes, et notamment, cardiologie, neurologie, orthopédie, diabète et nutrition. C'est également dans ce cadre, celui d'un hôpital de déchargement pour des malades de longs séjours, qu'il était demandé d'ouvrir l'hospitalisation aux malades de la région. Si les services étaient structurés pour répondre à ces besoins, ils pourraient également recevoir, en consultation les malades de la région, dans le cadre de ces spécialités. Il n'a pas été répondu non plus sur les besoins impérieux de création de cadres budgétaires demandés à maintes reprises par les syndicats et par le conseil d'administration. Il attire son attention sur l'urgence qu'il y a à prendre des mesures afin de mettre fin à l'aspect concentrationnaire et inhumain de l'hospitalisation d'une composition de malades qui sont pour la plupart issus des milieux les plus déshérités sur le plan social.

Terrains militaires (cession aux collectivités locales d'une partie des terrains du fort militaire de Chompiigny, à Chennevières-sur-Marne).

5707. — 31 octobre 1973. — M. Kalinsky attire l'attention de M. le Premier ministre sur l'utilisation des terrains du fort militaire de Chompiigny, à Chennevières-sur-Marne, où l'administration des postes et télécommunications a entrepris la construction d'un important

relais hertzien. Il lui demande quelle est la surface de l'emprise réservée à cet équipement par rapport à la surface totale des terrains militaires et s'il est envisagé de céder aux collectivités locales, tout ou partie du reste de ces terrains.

Formation professionnelle (attribution de crédits aux centres de F. P. A.).

5708. — 31 octobre 1973. — M. Malsonnat expose à M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population les difficultés rencontrées par l'association pour la formation professionnelle des adultes, à Pont-de-Claix (Isère), à cause des mesures d'austérité financière qui frappent l'ensemble des établissements de formation professionnelle accélérée. Ces mesures portent atteinte : 1° au potentiel de formation par le non-renouvellement d'un nombre important de sections et le report d'ouvertures de sections nouvelles ; 2° à la qualité de l'enseignement qui, pour la première fois, se voit en partie privé de la matière d'œuvre nécessaire ; 3° aux conditions de vie et de travail des agents, notamment par le blocage des effectifs au-dessous des besoins, et le refus de satisfaire les revendications du personnel. Il lui demande quelles mesures budgétaires il compte prendre pour éviter une aggravation de la situation de l'ensemble de l'A. F. P. A. pendant le dernier trimestre, l'avenir même de l'association se trouvant compromis.

Automobiles (équipement de systèmes antipolluants).

5709. — 31 octobre 1973. — M. Roucaute expose à M. le ministre de la protection de la nature et de l'environnement que les voitures automobiles sont en partie responsables de la pollution de l'air que nous respirons. Les gaz d'échappement des moteurs qui équipent nos véhicules rejettent des composés toxiques : oxyde de carbone et hydrocarbures imbrûlés. Les chercheurs et techniciens de l'usine Rhône-Progil de Salindres (Gard), en liaison avec leurs laboratoires de Paris, ont réussi à mettre au point un support de catalyseur pour pot d'échappement d'automobile permettant d'éliminer les gaz toxiques et par là même de s'attaquer directement à la pollution de l'air. Or, c'est un producteur américain la « General Motors » qui a conclu un contrat pour trois ans pour la fourniture de catalyseurs destinés à équiper les voitures et dont le rôle est de réduire de 90 p. 100 la toxicité des gaz d'échappement. En regrettant que les producteurs d'automobiles français n'aient pas été intéressés par ce procédé, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour les obliger à équiper leurs autos d'un système antipollution.

Mineurs (travailleurs de la mine : attribution d'une rente viagère aux ayants droit du mineur décédé des suites de la silicose).

5710. — 31 octobre 1973. — M. Roucaute rappelle à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale ses précédentes questions écrites n° 5578 du 31 octobre 1963 et n° 26952 du 8 novembre 1972 par lesquelles il attirait l'attention de ses prédécesseurs sur le fait que le bénéfice de la rente viagère est refusé aux ayants droit de l'ouvrier mineur décédé des suites de la silicose lorsque la première constatation médicale est antérieure au mariage ou remariage de l'intéressé. Il demandait quelles mesures étaient susceptibles d'être prises pour corriger cette situation anormale du point de vue social. Par sa réponse du 28 novembre 1963, M. le ministre du travail indiquait que des études étaient entreprises en vue d'un éventuel aménagement des dispositions légales sur ce point. M. le ministre d'Etat, chargé des affaires sociales n'a pas répondu à la question n° 26952, rappelant les promesses contenues dans la réponse à la question n° 5578. En conséquence, il lui demande si ces aménagements promis depuis dix ans sont intervenus et dans la négative quelles mesures il compte prendre afin que tous les ayants droit des ouvriers mineurs décédés des suites de silicose puissent obtenir la rente viagère, même si la première constatation médicale de la maladie de ces mineurs a été faite antérieurement à leur mariage ou à leur remariage.

O. R. T. F. (redevance sur la télévision : exemption pour les sourds-muets).

5711. — 31 octobre 1973. — M. Nilès demande à M. le ministre de l'information s'il ne lui semble pas équitable que, constatant que dans le personnel de la télévision il n'y a pas de traducteurs pour les sourds-muets, la redevance sur la télévision soit supprimée pour les sourds-muets comme elle l'est pour les aveugles.

Assurance maladie (complexité de la procédure d'obtention de prothèses pour les handicapés).

5712. — 31 octobre 1973. — **M. Rossi** appelle l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** sur la complexité de la procédure d'obtention de prothèses pour les personnes handicapées. Il cite par exemple le cas d'une prothèse oculaire pour laquelle l'intéressé doit d'abord envoyer la prescription du docteur ophtalmologue au service de la sécurité sociale qui délivre un pré-accord. Ce dernier doit ensuite être adressé au centre d'appareillage compétent, lequel fait procéder alors à un examen médical. Il semble que la procédure pourrait s'arrêter à ce stade et être allégée de la phase suivante qui consiste, après construction de l'appareil chez un homme de l'art agréé à Paris, à deux ou trois convocations au centre d'appareillage, à la suite desquelles la prothèse est retournée à l'oculiste qui l'envoie alors à l'intéressé; le tout représentant un délai de plus de six mois à partir de la première demande, sans oublier les déplacements souvent très fatigants pour les personnes handicapées. Il lui demande si, dans ces conditions, il ne serait pas plus simple que le contrôle médical soit assumé par la caisse de sécurité sociale et que soient supprimées toutes les vérifications, dès lors que l'accord de cet organisme a été délivré.

Agriculture (zones de montagne; indemnité spéciale: conditions d'octroi).

5713. — 31 octobre 1973. — **M. Massot** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture et du développement rural** que le décret n° 72-16 du 4 janvier 1972 portant création d'une indemnité spéciale au profit d'agriculteurs contribuant à l'entretien et à la conservation des sols dans les périmètres critiques des zones de montagne prévoit dans son article 4, paragraphe 2, que l'indemnité spéciale est accordée aux agriculteurs à la condition d'... « Etre établi à titre principal, au sens de l'article 1106-I du code rural, sur une exploitation agricole ayant son siège et 80 p. 100 de la superficie agricole utilisée à l'intérieur d'un périmètre critique... », que cette condition introduit dans l'application du décret un élément restrictif peu en harmonie avec l'esprit qui l'inspire; qu'en effet, beaucoup d'habitants des régions de haute montagne dont les domaines sont peu rentables, ajoutent à leur activité agricole une autre activité rémunérée (emploi d'auxiliaires dans les P. T. T., les ponts et chaussées, emploi dans les stations de sports d'hiver, etc.), qu'ils se voient alors refuser l'indemnité spéciale dite « prime à la vache tondeuse » bien qu'ils remplissent par ailleurs toutes les autres conditions requises pour en bénéficier; qu'ainsi se trouvent privés des avantages prévus par le décret du 4 janvier 1972 les agriculteurs les plus dynamiques qui, au prix d'un labeur incessant, ont réussi à maintenir la ferme familiale. Il lui demande s'il ne lui apparaît pas équitable de supprimer dans le texte du décret du 4 janvier 1972, la condition restrictive renvoyant à l'article 1106-I du code rural pour la détermination de la vocation à l'indemnité spéciale et de dire que ladite indemnité sera accordée aux personnes justifiant de leur activité agricole et assujetties au versement à la caisse de mutualité sociale agricole d'une cotisation basée sur le revenu cadastral.

Etablissements universitaires (incidents survenus au centre universitaire Tolbiac).

5714. — 31 octobre 1973. — **M. Krieg** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les incidents survenus au centre universitaire Tolbiac dépendant de l'université Paris-I. La liberté d'expression y est bafouée et les étudiants ou membres de l'administration qui n'admettent pas la primauté des groupements gauchistes sont menacés de représailles. Une telle situation étant parfaitement inadmissible, des mesures immédiates et en particulier l'envoi au centre Tolbiac d'un contingent de vigiles s'imposent. Il lui demande quelles dispositions il compte prendre à ce sujet.

Publicité (constituant une incitation à la violence).

5715. — 31 octobre 1973. — **M. Krieg** demande à **M. le ministre de la justice** si une publicité ainsi libellée : « Défendez-vous contre l'agresseur avec une carabine automatique 22 long rifle 15 coups de fabrication allemande, précision garantie à 200 mètres », et parue dans un important journal de province, ne tombe pas sous le coup des lois réprimant l'incitation à la violence.

Etablissements universitaires (grève des personnels des universités Paris-VI et Paris-VII).

5716. — 31 octobre 1973. — **M. Gilbert Faure** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur le mouvement de grève des personnels des universités Paris-VI et Paris-VII, qui se déroule actuellement et qui a pour but de mettre en lumière un certain nombre d'injustices et de retards dans les créations de postes qu'ils supportent depuis longtemps. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour donner satisfaction aux légitimes revendications de ces personnels et notamment sur les points suivants : 1° rattrapage des retards dans les paiements des primes de participation à la recherche et des indemnités pour sujétion spéciale, qui devraient également être augmentées (seules les universités de Paris-VI et Paris-VII sont dans cette situation); 2° nécessaire déblocage de la promotion des agents de service au grade de chef surveillant depuis la création du statut de 1971 (seule en France, l'académie de Paris est dans cette situation); 3° le retard de plus d'un an pour l'ouverture des concours des personnels techniques titulaires; 4° le fort pourcentage de chargés de fonctions bloqués au premier échelon par le nombre insuffisant de création de postes.

Assurance maladie (personnes âgées; paiement des prestations à domicile).

5717. — 31 octobre 1973. — **M. Deschamps** attire l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** sur le fait que de nombreuses personnes âgées n'étant pas titulaires de comptes chèques postaux ou bancaires reçoivent le remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques sous forme de mandats payables dans les bureaux de poste. Cette disposition oblige ces vieillards à des déplacements parfois difficiles et à de longues et pénibles attentes aux guichets de paiement. Il lui demande en conséquence s'il ne serait pas possible d'instituer un système de paiement à domicile des prestations maladie pour les personnes du troisième âge.

Droits de succession (possibilité de renoncer au bénéfice du régime des paiements fractionnés en 10 annuités).

5718. — 31 octobre 1973. — **M. Frédéric-Dupont** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** si un contribuable redevable de droits de succession, bénéficiaire du régime des paiements fractionnés en dix annuités, peut renoncer au délai ainsi accordé et acquitter la totalité de sa dette par la remise des rentes sur l'Etat, admises en règlement des droits de mutation à titre gratuit.

Pensions de retraite civiles et militaires (retraités des corps en voie d'extinction: reclassement indiciaire).

5720. — 31 octobre 1973. — **M. Bayou** demande à **M. le Premier ministre (fonction publique)** s'il n'estime pas devoir faire bénéficier les retraités civils ou militaires des corps en voie d'extinction ou éteints d'un reclassement indiciaire comme cela a été accordé à tous les fonctionnaires des catégories B, C et D.

Pétrole (difficultés d'approvisionnement en fuel domestique).

5721. — 31 octobre 1973. — **M. Haesebroeck** appelle l'attention de **M. le ministre du développement industriel et scientifique** sur les difficultés qu'éprouvent les négociants en combustibles pour leur réapprovisionnement en fuel pour foyers domestiques et sur les problèmes qui se posent aux revendeurs acheteurs libres qui subissent des réductions sensibles dans leurs livraisons du fuel domestique. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour pallier toutes ces difficultés qui portent non seulement préjudice aux négociants et détaillants en combustibles mais encore aux utilisateurs.

Jeunes (formation des cadres de vacances: gratuité des stages).

5722. — 31 octobre 1973. — **M. Haesebroeck** attire l'attention de **M. le Premier ministre (jeunesse, sports et loisirs)** sur la demande formulée par les organismes de formation de cadres de centres de vacances visant à ne plus supporter totalement ou

partiellement les frais de stage. Il lui demande s'il n'estime pas devoir décider la gratuité de l'enseignement en stage, en faveur de ces jeunes gens et jeunes filles dont la mission et la fonction rendent d'appréciables services dans l'organisation des camps et colonies de vacances.

Rentes viagères (indexation des rentes).

5723. — 31 octobre 1973. — M. André Laurent appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la situation des rentiers viagers qui subissent régulièrement depuis quelques années un retard accentué dans l'indexation de leurs rentes. Il lui demande s'il n'estime pas devoir inclure dans le budget 1974, des crédits suffisants qui permettront un rattrapage de ce retard grandement préjudiciable pour le pouvoir d'achat de cette catégorie de Français.

Education nationale (inspecteurs départementaux : amélioration de leur situation).

5724. — 31 octobre 1973. — M. Haesebroeck appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la situation des inspecteurs départementaux de l'éducation nationale. Il lui demande quelles mesures il compte prendre : 1° pour créer un nombre de postes de secrétaires (2) équivalent au nombre d'inspections ; 2° en faveur de la revalorisation indiciaire : de l'indice net 600 ; des indices attachés aux échelons intermédiaires ; 3° pour l'attribution d'une indemnité de sujétion ; 4° la création auprès de chaque inspection départementale d'un contingent d'instituteurs remplaçants.

Automobiles (carte grise : références du permis de conduire et de la police d'assurances).

5725. — 31 octobre 1973. — M. Barberot appelle l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur la croissance des infractions commises à l'encontre de la réglementation sur les permis de conduire et les polices d'assurances des véhicules automobiles. Il lui signale, en particulier, que divers contrôles de police ont sanctionné la non-présentation et l'absence du permis de conduire ou de l'attestation d'assurances, cas plus fréquent au niveau des travailleurs étrangers. Il lui demande s'il ne lui paraît pas souhaitable, pour remédier à cet état de fait, d'envisager que la carte grise fasse obligatoirement mention des références du permis de conduire et, éventuellement, de entraîné un surcroît de travail considérable aux services de la

Bourses d'enseignement (enseignement agricole privé : retards dans leur versement).

5726. — 31 octobre 1973. — M. Pierre Lelong appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur les retards importants enregistrés dans le versement des bourses d'études aux élèves de l'enseignement agricole privé. A titre d'exemple, il lui signale que, dans certains établissements, les bourses du deuxième trimestre de l'année scolaire 1972-1973 n'ont pas encore été versées. Ce retard est dû, semble-t-il, au fait que la procédure habituelle, consistant à mandater en bloc les bourses aux établissements, ait fait place à un mandatement individuel aux familles, ce qui a entraîné un surcroît de travail considérable aux services de la direction départementale de l'agriculture. Compte tenu du préjudice causé à de nombreuses familles, il lui demande s'il ne lui paraît pas souhaitable d'adopter une formule de paiement plus souple s'inspirant de la procuration.

Escompte (récente augmentation du taux : risques pour la croissance économique).

5727. — 31 octobre 1973. — M. Barberot expose à M. le ministre de l'économie et des finances les inquiétudes qu'a fait naître, dans les milieux industriels et commerciaux, la récente augmentation du taux de l'escompte, qui met la France au deuxième rang des pays européens. Au regard des risques qu'une telle évolution comporte en germe pour la croissance de notre économie nationale, il lui demande s'il ne lui paraît pas souhaitable d'envisager désormais d'autres moyens d'action que ce recours aux majorations du taux de l'escompte pour enrayer les tendances inflationnistes.

Pétrole (suspension des livraisons de fuel aux négociants par les sociétés pétrolières).

5728. — 31 octobre 1973. — M. Barberot appelle l'attention de M. le ministre du développement industriel et scientifique sur les difficultés que connaissent les négociants en combustible à la suite de la décision prise par les sociétés pétrolières de ne plus assurer l'approvisionnement du négoce à dater du 15 octobre 1973, refus assorti d'une réduction importante de la marge de commercialisation. Compte tenu du fait que les capacités de stockage du négoce sont très limitées, et que débute une période de forte consommation, il lui demande quelles mesures il lui paraît opportun de prendre pour remédier à ces difficultés.

Crédit (conséquences de la hausse du taux de l'escompte sur les remboursements des prêts immobiliers).

5729. — 31 octobre 1973. — M. Cazenave attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la situation financière difficile dans laquelle vont se trouver, par suite de l'augmentation du taux de l'escompte, un certain nombre de candidats à l'accès à la propriété immobilière de situation modeste qui avaient obtenu de divers organismes bancaires les prêts nécessaires à la construction de leur logement. Il lui souligne que le montant des remboursements mensuels que les intéressés s'étaient engagés à régler, se trouvent aujourd'hui très sensiblement majorés pour des raisons indépendantes de leur volonté. Il lui demande s'il n'estime pas que des dispositions devraient être prises à son initiative pour que cette catégorie d'emprunteurs bénéficient de la fixité des mensualités qui caractérise les prêts contractés par l'intermédiaire du Crédit foncier.

Enseignants (cours complémentaires privés et écoles secondaires privées : rémunération et qualification).

5730. — 31 octobre 1973. — M. Maujôan du Gasset expose à M. le ministre de l'éducation nationale qu'il existe actuellement un contentieux au sujet de la situation des maîtres des cours complémentaires privés et des cycles 2 et 3 des écoles secondaires privées. Contentieux portant d'une part, sur la rémunération, laquelle devrait selon eux être assimilée à celle des maîtres de C.E.G. (ancien régime) (cela pour tous les enseignants des cours complémentaires et des cycles 2 et 3 des écoles secondaires privées). Contentieux portant d'autre part sur les modalités de la qualification : possibilité pour les maîtres entrés entre 1961 et 1967 en cours complémentaire, d'opter pour le statut P. E. G. C. à la suite d'une inspection, et non avec épreuve écrite et par analogie à ce qui se fait dans le public ; possibilité enfin de passer l'examen de P. E. G. C. quel que soit l'âge, et quels que soient les diplômes. Il n'est pas normal qu'un licencié doive passer le C. A. P. E. S., alors que la nature de l'établissement (premier degré) ne le permet pas. Il lui demande ce qu'il compte faire, afin d'apporter une solution à ces différents problèmes.

Enseignants (P. E. G. C. : revalorisation indiciaire et réduction des horaires).

5733. — 31 octobre 1973. — M. Bégault, se référant à la réponse donnée par M. le ministre de l'éducation nationale à la question écrite n° 3320 (*Journal officiel*, Débats A. N., du 1^{er} septembre 1973, p. 3584) attire de nouveau son attention sur la situation défavorisée dans laquelle sont maintenus les professeurs d'enseignement général de collèges (P. E. G. C.) aussi bien en ce qui concerne le classement indiciaire que les horaires d'enseignement qui leur sont appliqués. Il lui demande quelles mesures sont envisagées, dans le cadre du budget pour 1974, en vue d'accorder à cette catégorie de personnels de l'enseignement public les légitimes satisfactions qu'ils réclament.

Impôts (recettes locales : dotation en machines à calculer).

5734. — 31 octobre 1973. — M. Maujôan du Gasset expose à M. le ministre de l'économie et des finances qu'il existe à l'heure actuelle des petites machines à calculer, peu onéreuses. Il lui demande s'il envisagerait pas d'en doter les recettes locales ou « régies ». Cela simplifierait le travail du personnel, et limiterait le délai d'attente du public.

Prisonniers de guerre (mention des évasions sur les états signalétiques et des services).

5735. — 31 octobre 1973. — M. Lafay expose à M. le ministre des armées que les bureaux de recrutement subordonnent actuellement la mention des évasions sur les états signalétiques et des services des anciens prisonniers de la guerre 1939-1945 à la condition que les intéressés soient titulaires de la médaille des évadés. Or, cette dernière n'est plus attribuée puisque les demandes qui tendent à l'obtenir sont frappées de forclusion depuis le 1^{er} janvier 1968. Il en résulte une situation rigoureuse pour les anciens prisonniers de guerre évadés qui n'ont pas fait, en temps utile, acte de candidature à cette médaille. Au cas où la forclusion susrappelée ne pourrait pas être levée, ne serait-il pas équitable de faire mention des évasions sur les états signalétiques et des services lorsque les requérants seraient en mesure de prouver qu'ils ont réussi, au cours des dernières hostilités, une évasion d'un camp de prisonniers où ils étaient détenus. Dans l'hypothèse où un tel régime entrerait en vigueur, il souhaiterait connaître les modalités auxquelles serait assujettie l'administration de cette preuve.

Adoption (octroi d'un congé comparable aux congés de maternité).

5736. — 31 octobre 1973. — M. Bécam demande à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale s'il peut envisager, comme le suggère la proposition de loi n° 1809, d'accorder aux femmes salariées, lors d'une adoption, des congés maternités comparables à ceux qui sont accordés aux femmes enceintes. Il lui suggère de faciliter l'inscription à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale de la proposition de loi n° 1809 ou de faire toute autre proposition comparable en ce domaine.

Enfants (parents nourriciers : statut leur garantissant tous les droits consentis aux familles).

5737. — 31 octobre 1973. — M. Bécam demande à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale s'il compte prendre des dispositions selon lesquelles les foyers nourriciers seraient assimilés à des ménages chargés de famille et non à des ménages sans enfants. Il attire très particulièrement son attention sur le développement des maisons familiales au sein desquelles des parents nourriciers prennent en charge jusqu'à dix ou quinze enfants d'âges différents, ce qui exige de leur part de grandes qualités pédagogiques. Il souhaite que ce placement familial puisse être assorti d'un statut garantissant le présent et l'avenir des parents nourriciers tant en ce qui concerne les problèmes de logements que de couverture des risques sociaux et des droits consentis habituellement aux familles.

Adoption (déclaration d'abandon d'enfants recueillis par un particulier).

5738. — 31 octobre 1973. — M. Bécam rappelle à M. le ministre de la justice que l'article 350 du code civil précise que : « ... les enfants recueillis par un particulier... dont les parents se sont manifestement désintéressés depuis plus d'un an peuvent être déclarés abandonnés par le tribunal de grande instance... etc. » et lui demande s'il peut préciser les conditions dans lesquelles ces dispositions sont appliquées. Il lui fait observer que, selon ses informations, peu de dossiers sont retenus comme pouvant relever de l'article 350 et que selon un souci de grande prudence les magistrats exigent parfois des recherches complémentaires très longues. Il lui suggère en particulier d'envisager la fixation d'un délai d'enquête au-delà duquel il pourrait être mis fin à la longue attente à laquelle sont fréquemment soumis les parents adoptifs.

H. L. M.

(équipement téléphonique obligatoire : charge financière excessive).

5739. — 31 octobre 1973. — M. Soustelle rappelle à M. le ministre des postes et télécommunications que l'arrêté du 22 juin 1973 fait obligation aux organismes H.L.M. de prévoir dans les immeubles qu'ils construisent un local destiné aux télécommunications, l'équipement de ce local en coffrets de sous-répartition, les câbles multipaires téléphoniques installés dans les parties communes de l'immeuble, les réglottes de distribution téléphonique installées dans des gaines spéciales, les câbles téléphoniques desservant chaque logement avec dispositif de connexion. Il attire son attention sur l'augmentation des frais que ces mesures entraînent pour les

organismes H.L.M. qui n'ont aucun moyen d'y faire face compte tenu des prix limites qui sont déjà dépassés. Il lui demande pour quelles raisons les P. et T. qui perçoivent les taxes d'installation, les frais d'abonnement et les taxes de communications ne prennent pas en charge ces dépenses.

Postes et télécommunications (techniciens : amélioration de leur situation).

5740. — 31 octobre 1973. — M. Soustelle signale à M. le ministre des finances le cas des techniciens des P. et T. dont les carrières devaient être alignées sur celles de leurs homologues de la défense nationale. Il lui rappelle que la révision du statut des techniciens des télécommunications a été approuvée par les ministres successifs des P. et T., en avril 1970 et juillet 1971. Il lui demande pour quelles raisons une demande de crédit prévisionnel votée en juillet 1973 par le conseil supérieur des P. et T., destiné à concrétiser ce projet d'alignement des carrières, a été rejetée en août 1973.

H. L. M.

(équipement téléphonique obligatoire : charge financière excessive).

5741. — 31 octobre 1973. — M. Soustelle rappelle à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme que l'arrêté du 22 juin 1973 fait obligation aux organismes H.L.M. de prévoir, dans les immeubles qu'ils construisent, un local destiné aux télécommunications, équipe en coffrets de sous-répartition, les câbles multipaires téléphoniques installés dans les parties communes des immeubles, les réglottes de distribution téléphonique installées dans des gaines spéciales, ainsi que les câbles téléphoniques desservant chaque logement et munis d'un dispositif de connexion. Il attire son attention sur l'augmentation des frais que ces mesures entraînent pour les organismes H.L.M. En conséquence, il lui demande : 1° s'il croit opportun d'aggraver le coût de la construction au moment où les pouvoirs publics demandent des économies dans le secteur H.L.M.; 2° s'il ne considère pas que ces mesures sont susceptibles de conduire à un détournement du but des H.L.M.; 3° si la charge supplémentaire ainsi créée est compatible avec le plafond des ressources imposé pour la location et pourquoi aucune mesure financière en faveur des organismes H.L.M. ne vient accompagner cette obligation technique.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET SCIENTIFIQUE

Emploi (entreprise de Thaon-les-Vosges [88]).

4766. — 29 septembre 1973. — M. Dopletri expose à M. le ministre du développement industriel et scientifique qu'une importante société de matériel électrique, située à Thaon-les-Vosges (88), menace de déposer son bilan et que de ce fait plus de cent personnes risquent d'être sans emploi. La situation économique du département des Vosges est déjà très précaire du fait de la suppression de nombreux emplois dans les filatures de ce département. La fermeture de cette société aggraverait encore la situation. Il lui demande ce qu'il compte faire afin que cette société puisse continuer à travailler et maintienne l'emploi des cent personnes menacées de licenciement.

Réponse. — La question posée par l'honorable parlementaire concerne une entreprise fondée en décembre 1968. A son activité initiale de négoce d'appareils électriques furent ajoutées celles d'installation électrique et d'entretien d'installations industrielles; elle exploitait un magasin de grande surface créé à Chavelot, des magasins moins importants à Charmes, Saint-Dié, Raon-l'Étape et Vitte, ainsi qu'une succursale à Nancy, érigée en S. A. R. L. Ses difficultés financières qui remontent à nombre de mois sont principalement imputables au magasin de Chavelot, dont l'aménagement avait été coûteux et qui souffrait d'une mauvaise gestion. Le tribunal de commerce d'Épinal a prononcé le 3 septembre la mise en règlement judiciaire, qu'il a transformée le 20 septembre en liquidation de biens. Le personnel de l'agence de Nancy a été repris par une société commerciale qui vient de se créer. Sur les 100 personnes employées dans les Vosges, qui comprennent 70 ouvriers et techniciens et 30 employés adminis-

tratifs ou commerciaux, 10 ont retrouvé du travail par elles-mêmes et 12 ont été reclassées par l'Agence nationale pour l'emploi auprès de laquelle 37 autres sont actuellement inscrites. Le reclassement des personnels techniques semble devoir s'opérer sans difficulté particulière; la Société Missy-Emballages qui s'installe à Thaon-les-Vosges paraît être en mesure de reprendre la fraction du personnel de la société qui n'aurait pas été reclassée d'une autre manière. Ainsi qu'il a pu être indiqué à l'honorable parlementaire à l'occasion d'une précédente question écrite, la situation globale de l'emploi dans les Vosges s'est améliorée au cours des dernières années grâce à l'implantation d'activités nouvelles facilitées par les pouvoirs publics.

ECONOMIE ET FINANCES

Crédit agricole (réserves obligatoires: assiette et taux).

385. — 4 août 1973. — M. Vollquin attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur l'urgence qu'il y a, dans les circonstances actuelles, à examiner la situation du crédit agricole, afin de lui permettre de maintenir ses taux privilégiés pour certains prêts monétaires bien précis et bien déterminés. Il semble y avoir antinomie entre l'obligation faite à cet organisme de plafonner les prêts monétaires et le régime des réserves obligatoires qui assimile, dans le domaine monétaire, le crédit agricole aux banques de droit commun. Une augmentation du taux actuel serait préjudiciable à l'agriculture et il semble particulièrement opportun et raisonnable d'appliquer à cet organisme un régime spécial dans le domaine des prêts monétaires, en modifiant l'assiette ou le taux de constitution des réserves obligatoires.

Crédit agricole (réserves obligatoires).

404. — 11 août 1973. — M. d'Harcourt attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur les vives inquiétudes des agriculteurs en raison des récentes mesures de restriction de crédit qui remettent en cause le financement de la récolte de céréales. Il rappelle que la réglementation actuelle fait l'obligation aux coopératives agricoles de régler comptant les apports des agriculteurs et que ces organismes ne pourront remplir ainsi cette obligation qu'en ayant recours au financement professionnel du crédit agricole mutuel. Or, les mesures de restriction de crédit, et notamment l'institution de réserves obligatoires sur les dépôts et les crédits, ne permettront pas de répondre à cette nécessité. En conséquence, il lui demande quelles mesures urgentes il compte prendre pour remédier à cette situation et permettre aux organisations mutualistes (coopération et crédit agricoles) d'assurer leurs missions.

Réponse. — Les considérations d'ordre général qui ont conduit les autorités monétaires à prendre des mesures propres à éviter une progression excessive de la masse monétaire ne permettent évidemment pas d'envisager que le crédit agricole échappe aux contraintes imposées à l'ensemble des institutions financières. Il y a toutefois lieu de remarquer que le financement de l'agriculture n'a nullement été défavorisé par ces mesures. En début d'année, le régime de droit commun des réserves obligatoires a été pour ce qui concerne le crédit agricole largement adapté afin notamment de permettre à la caisse nationale de crédit agricole d'instituer entre caisses régionales les péréquations nécessaires. Plus récemment, à titre tout à fait exceptionnel des dispositions spécifiques ont été prises en vue de faciliter le financement de la dernière récolte de céréale. En effet, l'encours des crédits à court terme « céréales » du crédit agricole a connu, en août 1973, une progression importante par rapport au niveau atteint à la même date en 1972. La récolte est pourtant d'une valeur assez comparable à celle de l'an dernier; mais les conditions d'ensoleillement ont été très différentes, de sorte qu'elle a été cette année beaucoup plus précocée. Ce gonflement des encours au-delà de la norme arrêtée par les autorités monétaires devait entraîner la constitution de réserves supplémentaires à taux progressifs. Afin d'éviter que les variations de la météorologie n'affectent les conditions du crédit à l'agriculture et la situation des caisses de crédit agricole, la Banque de France n'exigera pas la constitution de réserves supplémentaires à taux progressif pour cette majoration accidentelle des crédits du mois d'août. Dans le domaine des prêts bonifiés à moyen et long terme qui concourent au financement des investissements agricoles, il faut noter que le volume des réalisations connaîtra en 1973 une progression de 12 p. 100 par rapport au volume autorisé en 1972. En tout état de cause, le Gouvernement continuera à suivre avec la plus grande vigilance l'évolution des besoins de financement de l'agriculture.

EDUCATION NATIONALE

Enseignement secondaire (cinquième district de Marseille : classes de transition et de perfectionnement).

3087. — 1^{er} juillet 1973. — M. François Billoux expose à M. le ministre de l'éducation nationale les problèmes des classes de transition et de perfectionnement (tels qu'ils se posent dans les 15^e et 16^e arrondissements (cinquième district) de Marseille. Trop d'enfants sont orientés en sixième de type III; alors que la proportion, suivant les normes officielles, devrait être de 20 p. 100 environ, les récentes commissions d'orientation ont souligné dans ce district une proportion considérable d'enfants orientés en transition; sur 529 dossiers, 358 élèves ont été orientés en type I, 347 en type II, 529 en type III et, du fait de la suppression des classes dites de transition dispersées la proportion de redoublants a augmenté sérieusement (une centaine de redoublants). Ainsi 40 p. 100 d'enfants sont orientés en type II alors qu'au cours d'une récente entrevue des A. P. E. et de l'inspection académique, celle-ci a reconnu qu'elle disposait de très peu de maîtres spécialisés pour les classes de transition. En ce qui concerne les classes de perfectionnement, il est procédé à la suppression systématique des programmes de construction (Plan d'Aou, La Bricarde, Les Caillols, Castel Roc, etc.). Il lui demande les dispositions qu'il compte prendre pour remédier à cette situation.

Réponse. — Après enquête locale, l'assurance peut être donnée à l'honorable parlementaire que les orientations proposées par les commissions de circonscription de Marseille ont été prononcées conformément à la réglementation en vigueur. Chaque commission reste libre de proposer les orientations jugées les meilleures dans l'intérêt des enfants, sans être tenue par la répartition théorique entre les différents types d'enseignement. Les commissions réunies dans le secteur Nord de Marseille ont usé largement de cette possibilité et, compte tenu de la situation démographique particulière du secteur, ont proposé les orientations qui leur paraissaient les plus appropriées. Il convient de préciser que le secteur Nord, qui coïncide approximativement avec les 15^e et 16^e arrondissements présente des caractères démographiques très particuliers : présence de plusieurs centres de regroupement de travailleurs immigrés, très forte proportion d'étrangers, population mobile, fréquentation scolaire souvent irrégulière. Ces caractères ont amené les commissions à prononcer le maintien à l'école élémentaire de nombreux enfants issus des C. E. et C. M. 1 ayant dépassé l'âge normal et à décider le passage en type 2 et 3 dans les proportions supérieures à la moyenne nationale. En ce qui concerne la construction de locaux destinés aux classes de perfectionnement, il est fait une large application des dispositions de la circulaire ministérielle du 15 juin 1965 relative à la normalisation des écoles primaires. C'est ainsi que les groupes scolaires de la Bricarde, de Castelroc, des Caillols, de la Savine, de la Parette-Air Bel, de la Rose-La Bégude, de Saint-Marcel-les-Nérèdes, financés au titre du programme 1972 et 1973 à Marseille, comporteront tous les deux classes de perfectionnement réglementaires. Seul le groupe scolaire du Plan d'Aou ne comptera que 10 classes primaires, en raison de l'exiguïté du terrain d'implantation. Des classes de perfectionnement pourront toutefois être ouvertes à l'école mixte de Saint-Antoine-Plan-Canovas après suppression du C. E. G. fonctionnant actuellement dans une partie des locaux primaires.

Enseignants (Pas-de-Calais : effectifs insuffisants).

4647. — 22 septembre 1973. — M. Chambon appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la situation scolaire du département du Pas-de-Calais dans le premier degré et dans le premier cycle. Il lui demande s'il est exact que le nombre de postes d'instituteurs et d'institutrices laissés vacants pour la rentrée scolaire de 1973 après le mouvement du personnel est de 150 alors que le nombre d'enseignants à employer est nettement plus élevé à savoir 280 normaliens et normaliennes sortants et environ 400 ex-remplaçants et remplaçantes ayant plusieurs années de services à l'éducation nationale. Si cette situation est telle que le laissent entendre les chiffres précités rendus publics par les intéressés, il souhaite que soient prises des mesures budgétaires tendant à la création d'un maximum de postes d'enseignement.

Réponse. — L'information dont fait état l'honorable parlementaire correspond à la situation qui existait dans le Pas-de-Calais à la date du 1^{er} septembre, alors que n'étaient pas achevées les opérations de mise en place des personnels. Cette situation a considérablement évolué. Les emplois devenus vacants par suite de retraites, de mutations hors du département, de détachements ou de disponibilités ont tous été pourvus. En outre, 43 postes supplémentaires d'instituteurs ont été créés par transformation de tralle-

ments de remplaçants. Compte tenu de ces mesures, tous les normailiens et normaliennes du département ont obtenu un poste. Un nombre important d'instituteurs remplaçants a, en outre, été nommé dans les cadres. Il reste cependant 238 maîtres en attente d'une délégation de stagiaire. Tous les postulants n'ont donc pu obtenir satisfaction mais la transformation en postes budgétaires d'une partie des traitements de remplaçants ouvre de nouvelles perspectives et amorce une solution à un problème qui demeure l'une des constantes préoccupations du ministère de l'éducation nationale. Cet effort sera poursuivi au cours des prochaines années.

Enseignants (Pas-de-Calais : effectifs insuffisants).

4655. — 22 septembre 1973. — M. Henri Lucas attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur les 150 postes laissés vacants à la rentrée scolaire de 1973 pour l'inspection académique du Pas-de-Calais, alors que 230 normailiens et normaliennes sortants et 400 ex-remplaçants et remplaçantes n'ont pu trouver de poste à la rentrée. Cette situation portant préjudice à la qualité de l'enseignement et à l'avenir du personnel enseignant, il lui demande quelle solution rapide il envisage de prendre pour la création de postes budgétaires en nombre suffisant.

Réponse. — L'information dont fait état l'honorable parlementaire correspond à la situation qui existait dans le Pas-de-Calais à la date du 1^{er} septembre, alors que n'étaient pas achevées les opérations de mise en place des personnels. Cette situation a considérablement évolué. Les emplois devenus vacants par suite de retraites, de mutations hors du département, de détachements ou de disponibilités ont tous été pourvus. En outre 43 postes supplémentaires d'instituteurs ont été créés par transformation de traitements de remplaçants. Compte tenu de ces mesures, tous les normailiens et toutes les normaliennes du département ont obtenu un poste. Un nombre important d'instituteurs remplaçants a, en outre, été nommé dans les cadres. Il reste cependant 238 maîtres en attente d'une délégation de stagiaire. Tous les postulants n'ont donc pu obtenir satisfaction mais la transformation en postes budgétaires d'une partie des traitements de remplaçants ouvre de nouvelles perspectives et amorce une solution à un problème qui demeure l'une des constantes préoccupations du ministère de l'éducation nationale. Cet effort sera poursuivi au cours des prochaines années.

Transports scolaires (frais de transport hebdomadaire des internes).

4834. — 29 septembre 1973. — M. Bertrand Denis expose à M. le ministre de l'éducation nationale que la plupart des établissements scolaires permettent à leurs élèves internes de quitter le samedi pour revenir le lundi matin, que, de ce fait, les enfants qui restent à l'internat sont très isolés et que les familles sont heureuses de retrouver leurs enfants à l'occasion du dimanche. Or, il se trouve que ces transports hebdomadaires pour les internes sont une source de dépense importante. Ainsi, pour un chef-lieu de canton de la Mayenne, la dépense hebdomadaire représente 65 francs par enfant pour se rendre au lycée technique de Laval. Il lui demande quelles mesures il entend prendre pour que les parents d'élèves internes soient aidés pour le transport hebdomadaire de leurs enfants, qui représente une dépense très souvent supérieure au montant de la bourse scolaire dont ils bénéficient alors que, par ailleurs, ils doivent faire face à de nombreuses autres dépenses pour leurs enfants.

Réponse. — L'internat constitue une prestation supplémentaire du ministère de l'éducation nationale en faveur d'un certain nombre d'élèves. Il n'est pas possible que soient pris en charge par l'Etat les frais de transports hebdomadaires supportés par les parents de ces élèves au moment où ce dernier doit faire face à des charges de plus en plus importantes en matière d'enseignement. Il convient de noter par ailleurs que le système des bourses constitue une aide importante en faveur des familles les moins aisées. Un crédit est inscrit au projet du budget 1974 pour le relèvement de 129 francs à 135 francs du montant de la part de bourse dans le second degré. Des crédits sont également prévus pour étendre les avantages réservés aux boursiers de l'enseignement technique. En effet, pour l'année scolaire 1973-1974, une part de bourse supplémentaire est accordée à tous les élèves boursiers préparant un diplôme de formation professionnelle quels que soient le caractère public ou privé de l'établissement d'enseignement fréquenté et sa nature juridique : établissement d'enseignement technique ou établissement polyvalent. En outre, une prime d'équipement de 200 francs sera servie aux élèves boursiers inscrits en première année des sections industrielles de ces mêmes

établissements. Enfin, les recteurs ont la possibilité d'attribuer des bourses ou de majorer le nombre de parts dans les cas où la rigidité du barème excluerait des enfants dont la situation familiale est particulièrement digne d'intérêt. Les crédits mis à leur disposition à cet effet ont été triplés pour la présente année scolaire.

Etudiants et élèves (non-imposition de leurs revenus occasionnels).

4999. — 5 octobre 1973. — M. Rolland appelle l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur les lycéens ou étudiants qui, de plus en plus souvent, exercent une activité professionnelle rémunérée à l'occasion de leurs vacances scolaires ou universitaires. Les sommes qu'ils perçoivent à cette occasion sont impossibles et entrent dans le revenu déclaré à l'administration fiscale par le chef de famille. Ce fait l'argent gagné par ces jeunes gens sert le plus souvent à leurs menues dépenses personnelles et ne constitue pas de véritables revenus pour le père de famille. Il serait normal que les rémunérations ainsi acquises soient dispensées de toute imposition afin d'encourager le maximum de jeunes gens à exercer une activité pendant leurs vacances, ce qui leur permet de prendre un premier contact avec la vie active. Pour ces raisons, il lui demande s'il envisage des mesures tendant à ce que le salaire saisonnier des élèves de l'enseignement secondaire et des étudiants ne soit pas retenu dans les bases d'imposition du chef de famille. Une telle mesure serait d'autant plus souhaitable que l'imposition qui frappe actuellement ces salaires est susceptible d'entraîner la suppression de divers avantages sociaux : allocations familiales, bourses d'études.

Réponse. — Le problème posé relève de la compétence du ministre de l'économie et des finances. Il est à observer toutefois que les parents d'étudiants bénéficient d'avantages importants en matière d'impôt sur le revenu. En effet, les étudiants sont considérés comme étant à la charge de leurs parents jusqu'à l'âge de vingt-cinq ans pour le calcul de cet impôt, alors qu'en règle générale cet avantage n'est accordé que pour les enfants mineurs. Il s'agit là d'une aide de l'Etat peu apparente, mais qui n'en est pas moins d'un montant très élevé. D'autre part, s'ils y ont intérêt, les parents des étudiants travailleurs occasionnels peuvent renoncer à compter leurs enfants comme étant à leur charge et demander leur imposition distincte.

JUSTICE

Baux commerciaux (décret du 3 juillet 1972 : difficultés d'interprétation).

4966. — 3 octobre 1973. — M. Fiszbjn appelle l'attention de M. le ministre de la justice sur les difficultés qu'entraînent pour de nombreux petits commerçants et artisans les problèmes d'interprétation juridique du décret du 3 juillet 1972 relatif aux baux commerciaux. Le Parlement qui s'est saisi de cette question doit l'examiner à nouveau au cours de la prochaine session. Un certain nombre de tribunaux, du fait que la légalité du décret était contestée, ont déclaré qu'il y avait lieu de surseoir à statuer. Il y a là incontestablement une situation délicate. C'est pourquoi, il lui demande, en attendant que le Parlement vote un texte définitif, s'il n'entend pas intervenir pour le blocage des instances en cours devant les tribunaux en matière de renouvellement des baux commerciaux.

Réponse. — Le Gouvernement ne saurait, sans méconnaître le principe constitutionnel de la séparation des pouvoirs, intervenir dans le déroulement des instances en cours. Pour mettre fin le plus rapidement qu'il est possible aux difficultés signalées, le Gouvernement a demandé, pour examiner la proposition de loi n° 2808, déposée par M. Krieg, la convocation d'une commission mixte paritaire qui a été constituée le 11 octobre 1973.

REFORMES ADMINISTRATIVES

Régions (comité économique et social de la région Pays de la Loire : représentation insuffisante des syndicats d'exploitants agricoles).

5031. — 5 octobre 1973. — M. Cheumont appelle l'attention de M. le ministre chargé des réformes administratives sur la composition du comité économique et social de la région Pays de la Loire qui figure en annexe du décret n° 73-855 du 5 septembre 1973 relatif à la composition et au fonctionnement des comités économiques et sociaux institués par la loi n° 72-619 du 5 juillet 1972. Il lui fait

observer que le nombre de sièges attribués aux syndicats d'exploitants agricoles est notoirement insuffisant et ne correspond absolument pas à l'importance de l'agriculture dans cette région. Ainsi, la population active agricole du département de la Sarthe représente environ 27 p. 100 de la population active totale, ce qui permet de considérer que l'agriculture constitue une activité de tout premier plan qui devrait se traduire par une représentation correspondante au sein du comité économique et social de la région. Il serait tout à fait souhaitable que chaque fédération départementale de syndicats d'exploitants agricoles des Pays de la Loire puisse être représentée par un membre au sein du conseil, ce qui porterait le nombre actuellement prévu de deux à cinq. Il convient d'ailleurs d'observer, en ce qui concerne la région Bretagne, que celle-ci aura cinq représentants des syndicats agricoles pour quatre départements et que, de même, la région de Basse-Normandie a trois représentants des syndicats agricoles pour trois départements. Il lui demande s'il entend, dans un but d'équité, retenir la présente suggestion en modifiant le tableau donnant la composition du comité économique et social de la région Pays de la Loire tel qu'il figure au *Journal officiel* du 6 septembre 1973.

Réponse. — La question posée par l'honorable parlementaire a trait à la représentation d'une catégorie de groupements professionnels agricoles, savoir les syndicats d'exploitants agricoles, dans la région Pays de la Loire. En faveur d'une représentation accrue de cette catégorie, il est tiré argument de l'importance de l'agriculture qui emploie 27 p. 100 de la population active, dans la région. Un tel argument conduit à expliciter les modalités de la représentation, non de la seule catégorie en cause, mais de l'ensemble des groupements professionnels de l'agriculture dans la région, qui a fait l'objet de la plus grande attention de la part du Gouvernement. Une observation liminaire s'impose, en ce qui concerne l'esprit dans lequel ont été préparés les tableaux annexes au décret sur les comités économiques et sociaux. La représentation des diverses catégories socioprofessionnelles au sein des comités économiques et sociaux des régions ne doit pas être appréciée eu égard uniquement à des critères comptables (part de la population active, contribution au produit régional brut...). En effet, le Gouvernement a entendu, conformément à la volonté du Parlement exprimée dans les travaux préparatoires de la loi, dépasser le point de vue strictement économique et social pour embrasser, dans les nouveaux comités économiques et sociaux, l'ensemble des activités familiales, socio-éducatives et culturelles des régions. Cette préoccupation justifie l'importance dans les comités, de la 3^e catégorie (activités sanitaires et sociales, familiales, éducatives...). Si l'on veut retenir des critères comptables, il faut donc se référer aux seules catégories proprement économiques, c'est-à-dire aux deux premières catégories (organismes professionnels et activités spécifiques). Il apparaît ainsi que les groupements professionnels de l'agriculture et les industries agro-alimentaires disposent de 11 sièges sur 48, soit presque 23 p. 100 de l'effectif total des activités économiques. Même si elle n'atteint pas tout à fait la proportion de la population active, cette représentation n'est pas inéquitable. Il n'est d'ailleurs pas sans intérêt de remarquer, que les activités liées à l'environnement, qui constituent une des chances majeures de développement de l'espace rural, disposent en outre, en 3^e catégorie, d'un siège, attribué à un parc naturel régional. Il appartenait au Gouvernement de pondérer, au sein de la représentation des activités agricoles, celles des diverses catégories intéressées : chambres d'agriculture, syndicats d'exploitants agricoles, mutualité, coopération et crédit agricoles, S.A.F.E.R., activités agro-alimentaires, en fonction des particularités régionales. Il n'était pas possible, pour appréhender celles-ci, de s'enfermer dans des parités automatiques, telle celle qui est suggérée entre le nombre des départements et le nombre des sièges attribués aux syndicats d'exploitants agricoles. Le système qui a été adopté en Bretagne et en Basse-Normandie, eu égard aux contingences locales, ne saurait sur ce point être regardé ni comme un principe, ni comme un précédent. Il convient enfin de rappeler que le décret prévoit expressément la possibilité, pour les comités, de s'adjoindre, au sein de leurs groupes de travail, des personnalités et des organismes spécialisés. Les syndicats agricoles qui ne sont pas représentés au comité seront ainsi amenés à participer à ses travaux de planification et de programmation en ce qui concerne l'agriculture et l'espace rural dans les Pays de la Loire.

SANTE PUBLIQUE ET SECURITE SOCIALE

Assurance vieillesse (régime local d'Alsace-Lorraine).

2757. — 23 juin 1973. — *M. Gissinger* rappelle à *M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale* que le régime « local » d'assurance vieillesse applicable en Alsace-Lorraine doit normalement prendre fin le 1^{er} juillet 1974. Si tel était le cas, les cotisants

actuels seraient gravement lésés, c'est pourquoi il lui demande les intentions du Gouvernement en ce qui concerne la prolongation de l'application de ce régime.

Réponse. — En vue de la prorogation du droit d'option pour la liquidation de la pension de vieillesse au titre de l'ancien régime local d'assurance d'Alsace-Lorraine, que l'article 7 du décret du 12 juin 1946 a accordé jusqu'au 1^{er} juillet 1974 aux assurés ayant été affiliés à ce régime antérieurement au 1^{er} juillet 1946, le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale a fait mettre à l'étude un projet de décret précisant les conditions dans lesquelles ce droit d'option pourrait être exercé au-delà du 1^{er} juillet 1974.

TRANSPORTS

Travailleurs étrangers (bénéfice de la réduction S.N.C.F. pour les familles nombreuses).

2347. — 13 juin 1973. — *M. Offroy* rappelle à *M. le ministre des transports* qu'au cours d'une déclaration devant l'Assemblée nationale, le 13 avril dernier, *M. le Premier ministre* disait que les enfants des travailleurs immigrés bénéficieraient dès la rentrée de 1973 du droit aux bourses et qu'ils se verraient également attribuer « s'ils sont accompagnés de leurs familles toutes les réductions prévues pour les familles nombreuses ». Il lui demande si, en application de cette déclaration, des mesures doivent être prises afin de faire bénéficier les intéressés de la réduction accordée par la Société nationale des chemins de fer français aux familles nombreuses.

Travailleurs étrangers

(bénéfice de la réduction S.N.C.F. et R.A.T.P.).

3181. — 7 juillet 1973. — *M. Gosnat* expose à *M. le ministre des transports* que la « carte d'identité famille nombreuse » donnant droit à des réductions de tarifs sur les chemins de fer doit bénéficier des familles comptant trois enfants ou plus, âgés de moins de dix-huit ans, est actuellement refusée aux travailleurs étrangers résidant en France avec leur famille. De la même façon, le conjoint étranger d'une femme française, père d'enfants français, ne peut bénéficier de cette carte alors que les autres membres de sa famille y ont droit. La Société nationale des chemins de fer français qui délivre les cartes à la fois pour son propre réseau et pour la Régie autonome des transports parisiens maintient cette distinction alors qu'elle a été supprimée en matière de sécurité sociale et d'allocations familiales, par exemple. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour que soit modifiée la réglementation afin que les étrangers résidant en France puissent bénéficier des mêmes droits que les citoyens français en matière de réduction de tarifs.

Travailleurs étrangers

(bénéfice de la réduction S.N.C.F. pour familles nombreuses).

4861. — 29 septembre 1973. — *M. Arthur Cornette* attire l'attention de *M. le ministre des transports* sur la situation des familles étrangères résidant en France, qui ne peuvent bénéficier d'une réduction sur les tarifs voyageurs du réseau ferré général. Il lui demande s'il n'est pas possible qu'une décision intervienne afin d'étendre le champ d'application de ce tarif, à caractère social, en faveur des étrangers résidant en France.

Réponse. — L'extension des réductions « familles nombreuses » aux travailleurs immigrés et à leur famille fait partie des mesures générales en faveur de ces travailleurs que le Gouvernement a prises à l'étude.

S.N.C.F. (suppression des trains omnibus sur les lignes Nîmes—Alès et Nîmes—Givors).

3877. — 4 août 1973. — *M. Jourdan* expose à *M. le ministre des transports* que la direction de la S.N.C.F. vient de décider, à compter du début du mois d'août 1973, de supprimer les trains omnibus desservant les lignes Nîmes—Alès et Nîmes—Givors, par Le Tell. Cette mesure prise, malgré la protestation des syndicats, des usagers et des élus, suscite la plus vive émotion parmi les habitants de la rive droite du Rhône, auxquels elle cause un préjudice grave. Il lui demande s'il peut donner les raisons qui ont incité le Gouvernement à approuver une telle décision, et quelles dispositions il compte prendre pour remédier à un tel état de choses dans l'intérêt même des populations concernées.

Réponse. — Les craintes exprimées par l'honorable parlementaire quant au préjudice causé à l'économie locale de la rive droite du Rhône paraissent excessives. En ce qui concerne le service voyageurs, les bilans financiers de ces dernières années ont fait ressortir que les dépenses d'exploitation des lignes Nîmes—Givors et Nîmes—Alès étaient supérieures aux recettes, par suite de la désaffectation des usagers pour la desserte ferroviaire, et de leur préférence pour les transports individuels sur les courtes distances. Pour la ligne Alès—Nîmes, des services routiers de remplacement ont été mis en place le 6 août 1973 sous la responsabilité de la S. N. C. F. et la tarification ferroviaire, y compris les tarifs réduits, leur est applicable. Pour la ligne Nîmes—Givors, des instructions viennent d'être données pour que, dans les mêmes conditions, un service routier de remplacement, sous la responsabilité de la S. N. C. F., assure de bonnes correspondances avec la ligne S. N. C. F. de la rive gauche à Saint-Rambert-d'Albon, en passant par Serrières pour longer la rive droite, et donne de bonnes liaisons au Sud en direction de Nîmes et d'Avignon. Ce service sera assuré à titre expérimental pour un an. Toutes précautions seront prises pour ne pas porter atteinte à l'équilibre des transports routiers dans la région. De plus, pour garantir une desserte convenable, différents travaux exécutés dans la traversée des départements de la Loire et de l'Ardèche, amélioreront la R. N. 86. Enfin, le trafic des marchandises sera maintenu sur ces deux lignes.

Tunnel sous la Manche.

4006. — 11 août 1973. — M. Denvers demande à M. le ministre des transports quelles initiatives et quelles dispositions le Gouvernement compte prendre pour obtenir du Gouvernement britannique une décision rapide et définitive sur la poursuite des activités et démarches nécessaires à la réalisation du tunnel sous la Manche, conformément au planning et au programme des différentes phases de construction de l'ouvrage.

Réponse. — 1° A la suite d'accords intervenus avec les représentants des sociétés chargées de la construction du tunnel sous la Manche au sujet des conditions de rémunération des capitaux investis par ces dernières, le Gouvernement britannique a publié le 12 septembre 1973, un « livre blanc » sur l'ensemble du projet et déposé un « bill » lui permettant de signer le traité franco-britannique et d'engager les travaux; 2° l'examen de ce « bill » par le parlement britannique interviendra très prochainement; 3° les négociations se poursuivent actuellement pour la mise au point du projet de traité franco-britannique et du projet de convention n° 2, entre les Etats et les sociétés, avec pour objectif la signature de ces textes le 15 novembre prochain; 4° une note d'information sur le projet a été remise le 2 juillet 1973 au président de l'Assemblée nationale et a été complétée par une note du 12 septembre 1973.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des trois séances
du mardi 30 octobre 1973.

1^{re} séance : page 5037 ; 2^e séance : page 5061 ; 3^e séance : page 5081.