

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE : FRANCE ET OUTRE-MER : 22 NF ; ÉTRANGER : 40 NF
(Compte chèque postal : 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX, PARIS 15^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 NF

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

1^{re} Législature

2^e SESSION ORDINAIRE DE 1961-1962

COMPTE RENDU INTÉGRAL — 43^e SÉANCE

Séance du Vendredi 22 Juin 1962.

SOMMAIRE

1. — Mise au point au sujet d'un vote (p. 1945).
M. de Villeneuve, Mme la présidente.
2. — Nomination d'un membre de commission (p. 1946).
3. — Renvoi pour avis (p. 1946).
4. — Questions orales sans débat (p. 1946).
Politique viticole (questions de M. Coste-Floret, de M. Valabrègue, de M. Baycu) : MM. Pisan, ministre de l'agriculture ; Coste-Floret, Valabrègue, Baycu.
5. — Questions orales avec débat (p. 1951).
Crise de la bonneterie dans l'Hérault et le Gard (question de M. Coste-Floret) : MM. Coste-Floret, Maurice-Bokanowski, ministre de l'industrie ; Béchar, Baycu.
Réforme des tarifs de la S. N. C. F. (questions de M. Montalat, de M. Sagette, de M. Neuwirth, de M. Crucis) : MM. Montalat, Sagette, Neuwirth, Crucis.
M. Dusseau, ministre des travaux publics et des transports.
MM. Christian Bonnet, Villon, Garraud, Lurie, Dreyfous-Ducas, Neuwirth.
M. le ministre des travaux publics et des transports.
Routes de montagne (question de M. Garraud) : MM. Garraud, Dusseau, ministre des travaux publics et des transports.
Marché de la viande (questions de M. Paquet, de M. Voisin) : MM. Paquet, Voisin, Missoffe, secrétaire d'État au commerce intérieur ; Douzans.
6. — Dépôt d'un projet de loi (p. 1976).
7. — Dépôt de rapports (p. 1977).
8. — Ordre du jour (p. 1977).

PRESIDENCE DE Mme JACQUELINE THOME-PATENOTRE,
vice-présidente.

La séance est ouverte à quinze heures.

Mme la présidente. La séance est ouverte.

— 1 —

MISE AU POINT AU SUJET D'UN VOTE

M. Frédéric de Villeneuve. Je demande la parole.

Mme la présidente. La parole est à M. de Villeneuve.

M. Frédéric de Villeneuve. Madame la présidente, mon collègue et ami M. Valère Clément, député de la Réunion, aujourd'hui souffrant, m'a chargé d'une communication.

M. Clément avait décidé de voter contre le IV^e plan, mais, étant donné les explications de M. le ministre des finances, il a préféré s'abstenir. Toutefois, au moment du vote, il s'est trompé, et au lieu de s'abstenir, il a voté pour. Je demande en son nom une rectification de vote.

Mme la présidente. Mon cher collègue, acte vous est donné de votre mise au point.

Il en sera tenu compte.

— 2 —

NOMINATION D'UN MEMBRE DE COMMISSION

Mme la présidente. Le groupe des Indépendants et Paysans d'action sociale a désigné M. de Lacoste-Lareymondie pour siéger à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Cette candidature a été affichée le 21 juin 1962 et publiée à la suite du compte rendu de la séance du même jour et au *Journal officiel* du 22 juin.

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

— 3 —

RENOVI POUR AVIS

Mme la présidente. La commission de la production et des échanges demande à donner son avis sur le projet de loi de programme (n° 1781) relatif à la création et au développement des établissements d'enseignement et de formation professionnelle agricoles, dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des finances, de l'économie générale et du plan.

Je consulte l'Assemblée sur cette demande de renvoi pour avis.

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

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 4 —

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle trois questions orales sans débat jointes par décision de la conférence des présidents.

POLITIQUE VITICOLE

Mme la présidente. M. Paul Coste-Floret demande à M. le ministre de l'agriculture quelle politique viticole il entend suivre pour la campagne 1961-1962.

M. Valabrègue attire l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur la nécessité impérieuse et urgente de dégager et d'attribuer les crédits permettant l'agrandissement et la modernisation des caves vinicoles et des distilleries. La politique qui a permis d'équilibrer le marché du vin en 1961-1962 risquerait d'être gravement compromise si, la prochaine récolte dépassant simplement la normale, de nouveaux moyens de stockage n'étaient pas mis, avant le mois d'octobre 1962, à la disposition des viticulteurs.

M. Bayou demande à M. le ministre de l'agriculture quelles mesures il compte prendre pour assurer l'agrandissement et la modernisation des distilleries et des caves coopératives et pour donner à la viticulture des moyens de stockage suffisants.

La parole est à M. le ministre de l'agriculture.

M. Edgard Pisani, ministre de l'agriculture. Je remercie MM. Valabrègue, Coste-Floret et Bayou des questions qu'ils m'ont posées. Encore que de portée et de contenu fort différents, ces questions ont toutes trait à un problème qui demeure unique malgré ses aspects divers.

Je répondrai successivement aux questions en abordant d'abord le problème de l'équipement, qui m'a été posé à la fois par MM. Valabrègue et Bayou, puis le problème de l'organisation de la campagne, qui m'a été posé par M. Coste-Floret.

En ce qui concerne les problèmes d'équipement, ma réponse est la suivante :

Dans le cadre de la répartition des crédits de prêts ouverts par la loi de programme du 30 juillet 1960, la dotation affectée

aux caves et distilleries coopératives pour le programme pluriannuel de 1961-1963 avait été fixée à 27 millions de nouveaux francs, soit, en réalité, environ 54 millions de nouveaux francs de travaux.

Une dotation complémentaire de 14.400.000 nouveaux francs de prêts, soit environ 29 millions de nouveaux francs de travaux, a été ouverte au cours de l'année 1961 pour le financement d'un programme spécial qui était affecté, on se le rappelle, au stockage régulateur.

Enfin les caves coopératives ont bénéficié, en 1962, d'une fraction du supplément de dotation budgétaire ouvert au titre des stockages et transformations des produits agricoles.

En définitive, l'ensemble des crédits de prêts ainsi affectés aux caves coopératives — 43.200.000 nouveaux francs auxquels s'ajoutent les subventions à fonds perdus accordées au fur et à mesure de la présentation des projets — permet une augmentation de capacité — j'insiste sur ce chiffre — de 2.647.000 hectolitres, les investissements correspondants étant étalés sur les trois années de la loi de programme.

Il y a lieu de noter que ce sont essentiellement les départements du Midi, ceux où les quantités produites sont sensiblement plus importantes que dans les autres régions de France qui ont bénéficié du programme spécial de stockage régulateur, la mise en œuvre de ce programme ayant absorbé les capacités des entreprises locales de certains départements.

Mais si je rapproche l'effort ainsi fait en matière d'équipement dans le domaine de la viticulture, je suis amené à constater que cet effort représente 15 p. 100 de la totalité des crédits que nous avons affectés au conditionnement, au stockage, à la transformation et à la commercialisation des produits agricoles.

Je ne veux pas dire par là que les crédits que nous avons ainsi mis en œuvre correspondent rigoureusement aux besoins. Je veux seulement affirmer que la part faite à la viticulture est à peu près légitime et satisfaisante.

Mes possibilités sont ainsi épuisées. Mais si l'analyse concrète et positive des dossiers en instance qui nous seraient présentés révélait des urgences ou des nécessités impérieuses, je ne m'opposerais pas à ce que, à une date proche, nous procédions à l'étude du problème. Mais en l'état présent de mes disponibilités budgétaires — je le répète — le plafond de mes possibilités est atteint.

C'est donc seulement à la faveur d'une nouvelle étude sur le coefficient d'utilisation des moyens de stockage, sur leur répartition géographique, sur la nécessité d'évoluer en augmentant les moyens mis en œuvre, que je serai en mesure d'envisager de nouveaux investissements.

Je réponds maintenant à la question posée par M. Coste-Floret, relative à la politique viticole que le ministre de l'agriculture entend suivre pour la campagne 1961-1962.

M. Paul Coste-Floret. Monsieur le ministre, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le ministre de l'agriculture. Certainement !

Mme la présidente. La parole est à M. Coste-Floret avec l'autorisation de M. le ministre de l'agriculture.

M. Paul Coste-Floret. Je demande que... de ce que ma question pose un point d'interrogation... qui concerne la campagne 1961-1962.

La raison en est son inscription... à l'ordre du jour, car elle a été déposée le 13 septembre 1961. Mais j'attends de votre amabilité, monsieur le ministre, des éclaircissements sur la campagne 1962-1963, si toutefois cela vous est possible.

M. le ministre de l'agriculture. Monsieur le député, les évidences sont telles que nous nous rejoignons. (Sourires.)

Je voudrais, d'abord, rappeler un certain nombre d'éléments avant de vous répondre plus directement.

La récolte de vin de 1961 a été légèrement inférieure à la moyenne. Compte tenu de la production métropolitaine et de celle des départements algériens, elle a dépassé 62 millions d'hectolitres.

Si l'on tient compte maintenant des stocks à la propriété et des stocks commerciaux, les disponibilités se sont élevées, pour la campagne 1961-1962, à 98.600.000 hectolitres. Les utilisations diverses ont été évaluées à 70 millions d'hectolitres. Le marché est cependant resté sensiblement équilibré du fait même que 28 millions d'hectolitres, représentés par le stock commercial

et les quantités de vin placées hors quantum provenant de campagnes précédentes de même que de la dernière campagne sont restés pratiquement sans influence sur les prix.

Ceux-ci ont donc été maintenus à un niveau satisfaisant, dépassant même quelquefois le prix maximum de 5,62 nouveaux francs le degré hecto sur les quatre grandes places du Midi méditerranéen.

Le mécanisme d'intervention prévu par le décret du 16 mai n'a donc pas été mis en jeu pour le maintien des cours, mais seulement pour que le prix ne dépasse pas celui du maximum prévu. C'est ainsi que la première tranche de libération a été avancée d'un mois, 1^{er} décembre au lieu de 1^{er} janvier comme chacun se le rappelle, et que les autres tranches ont été libérées par anticipation.

Il a été possible, pour faire face à l'éventualité d'une récolte déficitaire, d'obtenir des viticulteurs le stockage de 1.025.000 hectolitres de vin hors quantum. Les prix des vins hors quantum négociés pour remplacer les vins du quantum exportés se sont pratiqués à des taux assez élevés. Ils ont entraîné une détérioration des prix des transferts de compensation.

Cette situation aurait pu faire redouter une diminution du volume de nos exportations de vins de consommation courante. En fait, celles-ci ont été réalisées pour des quantités très peu inférieures à celles de l'année précédente.

La comparaison entre les trois derniers mois de 1960 et les trois premiers mois de 1961, d'une part, et les trois derniers mois de 1961 et les trois premiers mois de 1962, d'autre part, ne fait ressortir, en effet, qu'une très légère diminution des exportations de 555.000 hectolitres au lieu de 694.000 hectolitres.

Quoi qu'il en soit, une aide du F. O. R. M. A. de 500 millions d'anciens francs a été accordée pour le financement des transferts sur la base de 10 nouveaux francs l'hectolitre de vin exporté. Cette décision vient d'être prise. Elle est de nature à rassurer les négociants sur l'importance des risques que leur fait courir l'exportation dans la situation actuelle.

Reste le problème de la campagne à venir.

Les dispositions du décret du 16 mai 1959 relatives à l'organisation du marché arrivent à expiration avec la campagne dont je viens de parler. Elles sont reprises avec quelques améliorations de détail qui ont été élaborées, après de longues et fructueuses conversations, avec les spécialistes, dans un texte en cours de signature. Il m'est impossible de déterminer actuellement la durée probable d'application de ce texte puisque je pense qu'elle s'étendra jusqu'à la date à laquelle nous aurons tiré toutes les conséquences de l'unification du marché européen.

La mise en place de la réglementation européenne en cette matière nous obligera, en effet, à des modifications que nous sommes d'ailleurs en train d'étudier.

Les dispositions de ce texte du 16 mai 1959 qui ont donné des résultats satisfaisants en ce qui concerne le maintien des prix du vin dans des normes raisonnables, quelle que soit la situation du marché, tout en permettant un écoulement privilégié pour les vins de qualité, a permis aussi l'amélioration du vignoble et ces dispositions doivent demeurer le fondement de toute politique viticole.

L'effort que le ministre de l'agriculture envisage de poursuivre en matière de viticulture doit à ses yeux porter sur trois points : premièrement, amélioration des équipements qui touchent au stockage et à la commercialisation — en cela, je remercie M. Valabrègue et M. Bayou d'avoir posé leur question — ; deuxièmement, effort de qualité sur les vignobles donnant des vins de consommation courante ; troisièmement, extension lente et mesurée des vignobles de haute qualité, compte tenu des possibilités du marché.

Sur ces deux derniers points, je veux faire part à l'Assemblée de deux certitudes.

Tout d'abord, il existe un marché international des vins de consommation courante sensiblement plus ouvert que nous ne l'imaginons. Un effort commercial doit nous permettre de découvrir de nouveaux marchés. Les expériences qui ont été tentées, tant sur le marché allemand que sur le marché américain, l'analyse des importations allemandes en matière de vins de consommation courante d'origine sud-américaine, de même que toutes les études que nous avons faites et l'évolution de la consommation à l'intérieur de la Communauté européenne, me permettent d'affirmer que le vin de consommation courante, dans la mesure même où il est soumis à une bonne discipline de qualité, a des perspectives assez ouvertes devant lui.

En ce qui concerne les vins d'appellation contrôlée, dans la mesure où nous ne parvenons pas — comme nous le constatons — à satisfaire les besoins d'un marché en constante expan-

sion, il m'est apparu nécessaire de favoriser le développement des plantations. J'évoque ici en particulier, d'une part, les autorisations que j'ai données en matière de vins de Cognac et, d'autre part, la politique qu'avec le comité interprofessionnel des vins de Champagne nous suivons dans le département de la Marne et les départements voisins. Il ne s'agit point, pour satisfaire à je ne sais quel mode, d'autoriser des implantations à un rythme qui pourrait aboutir à l'effondrement des cours. Cela serait contraire à l'intérêt des producteurs comme à l'intérêt de l'économie nationale. Mais il serait contraire à l'intérêt des producteurs comme à l'intérêt de l'économie nationale qu'une tentation de malthusianisme s'empare de ces producteurs et aboutisse, sous prétexte de réglementation, à la création d'une situation privilégiée, d'une « rente de situation », comme disent les économistes.

Il s'agit, par une mesure constante de l'équilibre du marché, de l'évolution, non pas occasionnelle, mais fondamentale des cours, de favoriser le développement des cultures dans les branches où les débouchés existent.

Je veux, en terminant, dire que le rôle du responsable de l'agriculture française est un rôle permanent d'arbitrage et qu'il est tenu, lorsque telle spéculation agricole correspond à un marché en expansion, de favoriser l'expansion de la production, ce qui lui permet de réduire d'autant les surfaces consacrées à d'autres productions qui sont, elles, excédentaires.

Il n'y a point de politique agricole, produit par produit, qui puisse demeurer indifférente à une politique agricole globale. Le revenu de l'agriculture, la parité que nous recherchons, l'évolution du monde agricole sont inséparables. La viticulture y occupe une place privilégiée à cause de ses hautes traditions et de la qualité de ses produits. Il ne m'appartient pas de la séparer du reste de l'agriculture.

Je suis sûr, d'ailleurs, que les honorables parlementaires qui m'ont interrogé ne sollicitent pas de moi que je sépare la viticulture de l'agriculture, mais qu'ils souhaitent au contraire, que je marque bien les liens qui existent entre elles. (Applaudissements.)

Mme la présidente. La parole est à M. Coste-Floret.

M. Paul Coste-Floret. Monsieur le ministre, ainsi que je viens de vous le rappeler dans une interruption dont je vous prie de m'excuser, ma question date du 16 septembre 1961, ce qui explique évidemment son libellé, car elle avait trait à la campagne 1961-1962.

Dans une question extrêmement générale qui devait être accompagnée d'un débat, je vous demandais quelle était la politique viticole que vous entendiez suivre pour la campagne 1961-1962.

Vous avez bien voulu, avec l'amabilité qui vous est coutumière, comprendre que, venant en ce moment, à l'heure où la campagne 1961-1962 se termine, c'est surtout vers la campagne 1962-1963 que se dirigent nos préoccupations communes.

Aussi bien, lorsque j'ai constaté que M. Valabrègue avait posé sa question très particulièrement sur l'équipement du stockage, j'ai voulu en profiter pour évoquer aujourd'hui un problème plus général concernant la politique viticole dans son ensemble et, si je regrette que la rigueur du règlement m'ait contraint, à mon corps défendant, de transformer en question sans débat ce qui eût mérité une large discussion sur la politique viticole de demain, du moins vais-je m'efforcer, plus brièvement que si la question avait suscité les interventions de tel ou tel de nos collègues, de dire ce que je pense de la politique viticole.

Impénitent, je vous répéterai ce que j'ai déjà dit à votre prédécesseur, à savoir que le décret du 16 mai 1959 que vous allez malheureusement reconduire, contient des mesures insuffisantes, dont aucun moyen ne garantit la mise en œuvre et qu'il ne traduit aucune politique viticole à long terme.

La campagne viticole de 1961-1962 au sujet de laquelle je vous interrogeais confirme et confirme *a contrario* — ce qui rend la preuve élatante — les principes que je viens d'énoncer et dont je voudrais faire la démonstration.

Vous avez fixé un prix de campagne pour la campagne en cours, celle qui va s'achever et sur laquelle je vous ai interrogé en septembre dernier : 509 francs pour le prix-plancher, 535 francs pour le prix de campagne et 562 francs pour le prix-plafond.

Monsieur le ministre, je m'excuse de parler toujours de vous comme si vous étiez au ministère de l'agriculture au moment où ces mesures ont été prises mais vous savez que la solidarité gouvernementale est un fait à la fois pour hier et pour demain. Or vous savez que, contre une telle fixation des prix, les associations professionnelles et les viticulteurs dans leur ensemble ont été unanimes à protester parce que l'opération ne tenait

aucun compte de la loi d'orientation viticole que le Parlement avait votée. S'il avait été tenu compte de ses dispositions, le prix de campagne aurait été fixé, non pas à 535 francs, mais à 567 francs, c'est-à-dire qu'il eût été supérieur au prix-plafond que vous avez adopté et cela a pesé sur toute la campagne.

Votre prix-plafond était inférieur au prix légal de la campagne tel qu'il résultait des dispositions de la loi d'orientation agricole et le résultat en a été, comme vous l'avez constaté dans la réponse que vous avez bien voulu me faire, que parfois, au cours de cette campagne — et nous pouvons même dire souvent aujourd'hui qu'elle s'achève — le prix a été supérieur au prix-plafond légal, c'est-à-dire 562 francs, alors que, si vous aviez observé la loi d'orientation, qui est la loi pour le Gouvernement comme elle l'est pour les citoyens de ce pays, une telle critique n'eût pu, aujourd'hui, être formulée, et les prix eussent été meilleurs.

Mais alors, j'observe que, lors de la campagne qui s'achève et dont vous avez dit que pour la métropole — et c'est vrai — elle a été pourtant à peine inférieure aux prévisions d'une récolte moyenne, le prix a été constamment ou presque, n'eût été le report de la première tranche, supérieur au prix-plafond et que, dans la campagne antérieure, il a été constamment inférieur au prix-plancher.

C'est de ces deux expériences successives portant sur deux campagnes viticoles que j'ai déduit que si, certes, le décret du 16 mai 1959 énonce des principes qui sont bons, si, certes, ses auteurs étaient pénétrés des meilleures intentions — mais vous savez que l'enfer en est pavé — deux campagnes, dans des circonstances économiques différentes, démontrent à partir de données contraires que ces dispositions sont largement insuffisantes puisque, lorsque la récolte est abondante, les prix sont inférieurs au prix-plancher sans que les mesures d'intervention prévues puissent les faire remonter à l'intérieur de la fourchette légale et que, lorsque au contraire la récolte est inférieure à la moyenne, les prix sont supérieurs au prix-plafond sans que, là non plus, les pouvoirs publics puissent grand-chose sur les cours.

J'en terminerai avec le prix de campagne en rappelant, ce que vous savez bien, que la fédération des associations viticoles de France, dans son dernier congrès, a demandé pour la campagne prochaine le prix de 572,25 francs, en faisant état d'une augmentation de 9 p. 100 sur le prix de campagne de 1958 qui était de 525 francs. En effet, depuis 1958 les frais de culture ont augmenté de 9 p. 100, et je vous pose alors, monsieur le ministre, cette question précise : « Fixerez-vous le prix de campagne à ce prix de 572,25 francs qui résulte des dispositions légales en vigueur de la loi d'orientation agricole, ou renouvellerez-vous l'erreur commise par vos prédécesseurs en ne tenant aucun compte de cette disposition pourtant impérative ? Fixerez-vous un prix largement inférieur, comme il a été fait pour la campagne en cours, pour laquelle le prix a été fixé à 535 francs alors qu'il aurait dû l'être à 567 francs ? »

Le deuxième domaine où les intentions du Gouvernement sont toujours excellentes mais où sa faculté d'agir est toujours insuffisante, c'est celui de la fiscalité.

Depuis longtemps nous dénonçons les abus de la fiscalité sur le vin. On nous a fait une amorce de 50 sous — j'aurais analysé la chose si la question avait été appelée avec débat — dont il n'est pas sûr qu'elle ait profité à la production.

C'est en réalité tout autre chose que nous voulons.

Vous savez qu'en décembre 1958, sans que le Parlement ait eu à en débattre, brusquement, d'un seul coup, la fiscalité sur le litre de vin a été portée de 11,75 francs à 25,80 francs. Ce n'est pas en l'allégeant aujourd'hui de cinquante anciens sous qu'on fera grand-chose. Nous voulons que l'on s'oriente, de nouveau, vers la fiscalité de 1958. Un cancer ne s'extirpe pas avec un cachet d'aspirine ; il faut prendre des mesures beaucoup plus radicales.

Ne pourriez-vous pas, dans l'immédiat, revenir à une fiscalité de 20 francs par litre et vous orienter, petit à petit, vers un retour à la fiscalité antérieure ?

J'avais donc bien raison de dire tout à l'heure que le décret de 1959 était insuffisant. J'ajoute aussi qu'aucun moyen ne nous garantit sa mise œuvre.

Les deux campagnes successives viennent d'en faire la démonstration. Le mécanisme du report de la libération des franchises, qui était d'ailleurs sous une forme analogue bien antérieur au décret de 1959, était connu du temps du « code du vin ». Que l'on m'excuse de parler de ces choses. Je suis parlementaire depuis déjà dix-sept ans et, dans le domaine agricole, rien n'est nouveau, même en viticulture. Ce mécanisme, dans les périodes récentes comme dans les périodes antérieures, a fait depuis longtemps la preuve de son insuffi-

sance. Et nous réclamons depuis longtemps — et je continue de réclamer — avec une persévérance dont j'espère qu'elle sera un jour récompensée, la création d'une société interprofessionnelle d'intervention.

Je sais bien que dans un grand journal spécialisé, un journaliste, qui est d'ailleurs de mes amis, a dit que cette idée avait fait son temps. Je ne suis pas d'accord avec lui et, au contraire, le président du groupe viticole du Sénat, mon collègue et ami M. Claparède, croit avec le président du groupe viticole de l'Assemblée nationale que je suis que la société interprofessionnelle d'intervention est nécessaire dans un moment où les offices, trop lourds peut-être, sont dépassés et où il faut disposer des moyens propres à promouvoir une politique véritable de garantie des prix.

Or vous savez bien que tout le problème de la viticulture, c'est le problème de la garantie des prix et vous avez dit — et j'y ai été très sensible parce que cela dénote une intelligence profonde et très fine des problèmes de l'agriculture française — que le problème de la viticulture ne pouvait pas être isolé des problèmes agricoles en général. Or qu'avez-vous fait dans les autres domaines agricoles ? Vous avez fait un office pour le blé, vous avez garanti le prix du lait et vous avez garanti le prix de la viande.

Pourquoi le vin, cette boisson nationale, est-il un produit agricole de seconde zone ?

Pourquoi ce qui a été fait pour le blé, ce qui a été fait pour le lait, ce qui a été fait pour la viande ne serait-il pas valable pour le vin ?

Et nous vous le demandons sous la forme la moins lourde, non pas sous celle d'un office — je m'en excuse auprès de nos collègues socialistes — conception qui se heurte pour ma part à des objections extrêmement graves, mais sous celle d'une société interprofessionnelle d'intervention dont je dirai, en adoptant ici un mot du maréchal Lyautey qui a été prononcé en un tout autre domaine, que si on la créait, elle n'aurait probablement pas à servir. « Montrer sa force pour ne pas avoir à s'en servir » a dit l'illustre résident général français au Maroc. Je dis, moi : créer une société interprofessionnelle d'intervention et l'on n'aura pas à s'en servir. Ce qui, d'ailleurs, répond à bien des objections qui sont faites à cet organisme, notamment à celles du journaliste spécialisé dont j'ai parlé.

Il est bien évident, en effet, qu'au moment où les cours atteindraient le prix plafond et où la société se disposerait à acheter pour les empêcher de les dépasser, le commerce qui le saurait aurait intérêt à acheter aux environs immédiatement inférieurs au prix plafond pour empêcher l'intervention. De même, lorsque les cours s'abaissent très légèrement au-dessous du prix plancher, le commerce aurait également intérêt à faire des achats à des prix légèrement supérieurs. C'est d'ailleurs la politique qu'en d'autres temps a suivie le président Barthe lorsque, en liaison avec le commerce, il faisait acheter et vendre à temps pour garantir en fait l'exécution du code du vin dont on dit beaucoup de bien mais dont tous ceux qui connaissent le fond des choses savaient très bien qu'il n'aurait jamais pu être appliqué si le commerce ne l'avait pas soutenu par des procédés de ce genre. C'était déjà une sorte de société, non pas interprofessionnelle puisqu'il s'agissait du commerce, mais de société commerciale d'intervention avant la lettre.

Je crois que c'est dans les périodes de prospérité qu'un organisme de ce genre doit être créé et non pas au moment où le feu brûle et où l'on appelle les pompiers, dans les moments difficiles. C'est dans la période présente que cela devait être fait et je pense que l'expiration des dispositions légales du décret du 16 mai 1959 aurait dû en fournir l'occasion.

Je sais bien que vous allez me dire — j'ai été moi aussi au gouvernement et nonobstant la solidarité ministérielle, je sais bien que ce n'est pas une excuse facile, mais que c'est une excuse véridique — qu'il y a le problème du financement et que le financement d'une opération de ce genre est peut-être difficile.

Je vous répondrai qu'il n'en est rien car il suffirait de rendre à la viticulture française les douze milliards d'anciens francs dont une ordonnance l'a privée indûment en 1958, également sans aucune délibération du Parlement, par la suppression abusive du fonds d'assainissement viticole.

Et j'en arrive à mon troisième point : les mesures du décret de 1959 ne traduisent aucune politique viticole à long terme.

Hélas ! on a toujours fait une politique viticole à la petite semaine, et je dois dire que j'attends beaucoup de vous pour renverser la vapeur. Je vous connais depuis longtemps. Vous avez été l'un de ceux qui m'ont passé, si j'ose dire, les pouvoirs en 1947 en mon premier ministère, lorsque j'étais ministre de la défense nationale, et j'ai lu avec plaisir que, lorsque vous êtes arrivé rue de Varenne, vous vous êtes qualifié de vigneron en ajoutant : « Je suis un véritable vigneron parce que je bois le

vin que je fais. » C'est également, monsieur le ministre, ce que fait votre serviteur, député de l'Hérault. Malheureusement, pour boire le vin qu'il fait et qui est sa propriété personnelle, il lui en coûte, à Paris, 37 francs par litre, ce qui suffit à établir les abus de la fiscalité et des droits de transport. (Rires.)

Politique, dis-je, à la petite semaine. On prescrit l'arrachage, puis on le suspend. Et puis on le reprend, d'ailleurs seulement en partie. On crée un fonds d'assainissement viticole, puis on le supprime. On diminue la fiscalité pour l'augmenter massivement en 1958, dans la proportion que j'ai indiquée. Puis on la diminue de 50 sous.

En réalité, que suppose une politique viticole à long terme ? Des principes extrêmement simples :

Premièrement, l'application de la loi.

Je ne crois pas qu'on puisse reprocher aux représentants du peuple de demander l'application de la loi. Elle n'a pas été appliquée en 1961-1962 pour la fixation du prix de campagne. Je vous demande donc de l'appliquer en 1962-1963, faisant mienne la revendication des organisations professionnelles sur le prix de campagne de 572,25 francs.

Deuxièmement, le retour à une fiscalité normale.

J'ai suggéré qu'on l'abaisse à environ 20 francs par litre. Après la diminution de 50 sous, elle est d'environ 23 francs. Ce que je propose n'est donc pas démagogique. Je ne demande pas, parce que je sais que c'est impossible, de revenir immédiatement aux 11,75 francs de 1958, mais je demande que l'on prenne une mesure qui se répercute sur le marché.

J'avais noté, en troisième lieu, l'aide au F. O. R. M. A. et à l'exportation.

Je suis heureux de saluer la mesure que vous avez annoncée dans votre réponse et qui est, en effet, encourageante.

Enfin, cessation des abus de la campagne antivin.

Je laisse à mon collègue M. Bayou, que passionne cette question (*Sourires*), le soin de s'en expliquer à la tribune, en soulignant d'ailleurs qu'elle est importante.

Création d'une société interprofessionnelle d'intervention. J'ai dit qu'elle était la clef d'une véritable politique des prix garantis.

Et, pour enrober le tout dans l'atmosphère que le producteur de vin voudrait faire sienne : retour au statut social du code du vin.

Ces mesures sont, évidemment, tout autre chose que les quelques modifications envisagées au décret du 16 mai 1959. Or la presse nous avait déjà informés que ces modifications, dont certaines sont importantes, telle la suppression du prix d'objectif — si mon information est exacte — sont, pour le reste, des mesures parfois critiquables, mais le plus souvent des mesures de forme. Elles ne vont pas au fond des choses et ne « renversent pas la vapeur ».

L'intérêt des questions posées par M. Valabrègue et par M. Bayou est qu'elles se placent dans le cadre du décret du 16 mai 1959. Mes collègues ont raison de vous dire que, dans le cadre de ce décret, si l'on veut équilibrer le marché, il faut des crédits permettant d'agrandir et de moderniser les caves et les distilleries. Vous nous avez annoncé, monsieur le ministre, l'octroi d'un crédit important qui permettrait une augmentation de capacité de 2.800.000 hectolitres sur trois années. C'est bien. C'est bien pour ceux qui croient que le décret du 16 mai 1959 constitue la charte de la politique viticole de demain. Quant à ceux qui continuent à penser, comme moi, que c'est en d'autres voies que doivent être cherchées les solutions, ce n'est pas sans inquiétude qu'ils voient que l'on se contente de persévérer dans un chemin qui a été suivi hier et dont ils ont peur que, demain comme hier, il ne nous conduise en définitive, si la nature ne nous est pas clémente comme cette année, à des impasses tragiques. C'est bien, mais c'est très largement insuffisant.

Par ailleurs, vous avez résumé en trois principes, qui eux sont excellents et dont je vous fais compliment, votre politique viticole :

L'amélioration de l'équipement pour le stockage et la commercialisation. Et je tiens à dire que, tant que les grands principes fondamentaux de la politique viticole ne seraient pas modifiés, cette amélioration serait nécessaire, dans le cadre même du décret du 16 mai ;

Un effort sur la qualité des vignobles produisant des vins de consommation courante ;

L'extension lente et mesurée des vignobles de haute qualité, compte tenu des possibilités du marché.

C'est effectivement dans cette voie qu'il convient de chercher en ce qui concerne le deuxième et le troisième principe. Je ne crois pas du tout qu'il soit de l'intérêt des viticulteurs méridionaux, bordelais...

Mme la présidente. Monsieur Coste-Floret, vous savez que votre temps de parole était limité à cinq minutes. Or vous parlez depuis vingt minutes, comme s'il s'agissait d'une question orale avec débat.

M. Paul Coste-Floret. Madame la présidente, c'est parce qu'il s'agit précisément d'une question orale avec débat transformée en question orale sans débat que j'ai transformé aussi les cinq minutes en vingt !

Mais, bien entendu, il suffit que vous me fassiez cette injonction...

Mme la présidente. Ce n'est pas une injonction, c'est une remarque.

M. Paul Coste-Floret. ...pour que je conclue immédiatement, en me donnant le plaisir de redire à M. le ministre que ces deux derniers principes sont excellents.

Il n'y a pas un intérêt des viticulteurs méridionaux, un intérêt des viticulteurs bordelais, un intérêt des viticulteurs bourguignons, il y a l'intérêt commun de la viticulture française. C'est ce qu'a traduit le groupe viticole de l'Assemblée nationale, auquel adhèrent près de cent députés et que j'ai l'honneur de présider. Il y a l'intérêt de l'agriculture française dont, vous l'avez dit excellemment, la viticulture n'est qu'une branche.

Mais comme je suis aussi le représentant des producteurs de vins de consommation courante, peut-être me permettra-t-on de rappeler qu'il y a quelques années, à Montpellier, dans une exposition internationale de la foire, de la vigne et du vin, on avait gravé un slogan qui m'est revenu en mémoire pendant que vous parliez, monsieur le ministre, car il était une illustration parfaite de vos paroles. Il était ainsi conçu : « Les vins de consommation courante sont l'infanterie qui couvre les marchés aux vins de grands crus. »

C'est sur cette image que je voudrais achever mon exposé, en espérant, monsieur le ministre, que vous serez le grand capitaine qui saura conduire la viticulture française à la prospérité qu'elle mérite. (*Applaudissements.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Valabrègue. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. André Valabrègue. Mes chers collègues, permettez-moi tout d'abord de constater avec satisfaction qu'à l'ordre du jour de cette séance figure, à côté de ma question sur les crédits à attribuer aux caves vinicoles et aux distilleries, celle de M. Coste-Floret sur l'ensemble de la politique viticole. Je me réjouis aussi que ma question orale ait permis l'inscription de la question de M. Bayou, nouvellement éclos et sans doute très courtoisement inspirée de la mienne ! (*Sourires.*) Ainsi, le Gouvernement, à la fin de nos interventions, aura la possibilité d'enregistrer notre parfait accord, tout au moins sur le vœu que j'ai formulé, car, en ce qui concerne l'appréciation du décret du 16 mai 1959, M. Coste-Floret sait que je ne suis pas d'accord avec lui.

Monsieur le ministre, vous avez rappelé l'effort exceptionnel consenti par le Gouvernement en faveur des caves vinicoles au cours de l'année 1961. Je ne le conteste nullement et je l'inscris bien volontiers au crédit du pouvoir. Mais le décret du 16 mai 1959 a modifié le régime de la viticulture et a abrogé en fait les dispositions en vertu desquelles les excédents éventuels pouvaient être détruits par distillation. En revanche, il a prévu le report des excédents afin de permettre l'approvisionnement normal du marché en cas de récolte déficitaire.

Une telle politique ne peut se concevoir que si l'on crée le plus rapidement possible les moyens de loger le stock de report.

C'est pour que cette politique puisse commencer à être appliquée que vous avez utilisé en 1961 les crédits que vous avez rappelés il y a quelques instants. Mais en 1962, sur les crédits dont vous disposez, je constate qu'à ce jour vous n'avez attribué que très peu de chose à cette fin. Or, le groupe de travail chargé des problèmes du vin dans le IV^e plan a recensé les besoins et formulé des suggestions qui, si elles n'engagent pas formellement le Gouvernement, n'en constituent pas moins l'objectif commun de l'administration et de la profession représentée au sein de la commission.

Quelles sont ces suggestions ? C'est qu'à partir du 1^{er} janvier 1962 l'effort annuel total soit de 40.900.000 nouveaux francs.

Monsieur le ministre, je compare ce chiffre de 40.900.000 nouveaux francs à ce que je qualifiais il y a un instant de très peu de chose puisqu'il s'agit seulement, pour le moment, de 5.174.000 nouveaux francs classés sous la rubrique « additif au programme principal 1961-1963 des caves et distilleries coopératives ». Pauvre démarrage en matière viticole pour ce IV^e plan que nous avons voté ce matin même, à quatre heures !

Je connais trop votre esprit d'équité et votre souci d'efficacité pour que vous puissiez vous en contenter. Vous m'avez indiqué que vous envisagiez des études plus amples, mais leur éloignement m'inquiète. Peut-être, sur les crédits globaux ordinaires de 1962 disponibles dans votre ministère, pourriez-vous dégager un modeste million de nouveaux francs. Mais ce sera encore insuffisant.

En effet, les besoins inclus dans ce qu'on dénomme la liste A 1 n'ont pas été, loin de là, totalement satisfaits en 1961. Quant à la liste A 2, elle est entièrement en souffrance et elle s'élève à 27.120.000 nouveaux francs. Enfin, de nouvelles demandes de crédits de stockage ont été formulées. Elles n'ont pas encore donné lieu à enquête afin de ne pas donner naissance à des espoirs qui risqueraient de n'être point satisfaits.

Permettez-moi donc, monsieur le ministre, de vous faire une suggestion. Le 27 juin, je crois, le Gouvernement va déposer sur le bureau de l'Assemblée le projet de collectif budgétaire. N'est-il pas possible que, eu égard à cette question inquiétante, et en accord avec M. le ministre des finances, le Gouvernement accepte d'inscrire un crédit qui nous rapproche des chiffres suggérés par les experts du IV^e plan ?

Croyez-moi, monsieur le ministre, n'hésitez pas à vous engager dans cette voie ; car si vous ne le faisiez point rapidement, il suffirait d'une grosse récolte pour que la sage politique de stockage qui a bien débuté fût compromise irrémédiablement.

Pour conclure, je ferai une autre suggestion. Ces questions viticoles sont délicates. Vous savez tout l'intérêt qu'y portent nos régions. Aussi, afin que nous puissions en discuter avec toute la sérénité voulue, ne pourriez-vous envisager, pour un avenir assez prochain, de faire inscrire à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale un grand débat de politique viticole ? (Applaudissements.)

Mme la présidente. La parole est à M. Bayou. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

M. Raoul Bayou. Monsieur le ministre, mes chers collègues, il y a fort longtemps, j'avais déposé, comme M. Coste-Floret, une question orale avec débat sur la viticulture, et, comme M. Valabrègue, une question orale sans débat sur le problème du stockage. Je devrais donc bénéficier d'un temps de parole égal à celui de M. Coste-Floret augmenté de celui de M. Valabrègue ! (Sourires.) Mais rassurez-vous, mesdames, messieurs, je limiterai au minimum mon intervention, considérant au surplus que le débat de politique viticole demandé par M. Valabrègue est en train, je crois, de se dérouler !

Lorsque je suis arrivé dans cette Assemblée, au moment où la politique néfaste de votre prédécesseur, monsieur le ministre, venait de démanteler complètement la législation viticole et de plonger dans la misère et l'angoisse nos populations vigneronnes, j'ai posé, exactement le 16 janvier 1959, les quatre questions suivantes :

Oui ou non veut-on faire du vin un produit de luxe que ne pourront plus acheter les petites gens ?

Oui ou non veut-on rendre le vin responsable de l'alcoolisme et le traiter comme un produit nocif ?

Oui ou non veut-on organiser le marché du vin pour défendre à la fois le producteur et le consommateur sans léser le commerce régulier ?

Oui ou non veut-on désespérer le million et demi de Français qui ne vivent que de la vigne ?

Après quatre ans, ces questions sont toujours d'actualité. Les mauvais coups contre la viticulture se sont multipliés. L'Etat a même mis la main, sans aucun droit, sur les 12 milliards d'anciens francs du fonds d'assainissement de la viticulture qui appartenaient aux viticulteurs et non au Trésor public.

Quelle est aujourd'hui la situation ?

Sur quelque 1.300.000 viticulteurs, près de 1.200.000 possèdent des vignes en culture d'appoint et vivent d'une autre activité. Seuls 150.000 à 200.000 viticulteurs pratiquent une monoculture à peu près totale, si bien que leur économie dépend étroitement du marché du vin. La majorité se situe, vous le savez, dans le Midi d'où provient la moitié de la production métropolitaine essentiellement de vins de consommation courante.

La vigne n'étant pas une culture annuelle — je ne vous apprend rien, monsieur le ministre — mais un arbuste, la production est très variable. Même si, sur dix années consécutives, la production totale métropolitaine et algérienne n'exède pas de plus de 5 p. 100 les besoins nationaux, les

récoltes en dents de scie provoquent des différences considérables dans les prix malgré la fixation théorique des prix planchers, des prix de campagne et des prix plafonds.

D'autre part, le vin est victime d'une fraude qui prend des formes diverses mais qui est encouragée par l'excessive fiscalité.

A partir du 1^{er} janvier 1959, l'hectolitre de vin a supporté une taxe indirecte de 25,89 nouveaux francs, soit parfois 50 p. 100 de la valeur du produit.

La fraude lèse le Trésor et pénalise les récoltants de bonne foi. Elle consiste, par exemple, à faire passer dans le quantum des vins du hors-quantum. Notons encore le mouillage à la distribution, qui fait gagner le montant des taxes. Je n'ai d'ailleurs pas la prétention d'énumérer tous les artifices, auxquels le sucrage, qui est parfois toléré, vient ajouter sa part de nocivité.

Le décret du 16 mai 1959 avait été un bien pâle essai de coordination. Mais, mis en forme par votre prédécesseur, monsieur le ministre, qui croyait plus aux effets de la lune rousse — il nous l'a avoué en commission — qu'à des bons textes, légalisant en fait le résultat de l'entreprise de démolition que constitue en réalité l'équipe gouvernementale, ce décret ne pouvait que plonger dans le désespoir la viticulture familiale et les producteurs de vins naturels de qualité produits avec des rendements médiocres ou moyens.

Il est donc logique que, combattant ce décret, la viticulture méridionale, réalisant enfin son unité, propose en contrepartie un programme sérieux qui peut se résumer en cinq points : fixation de prix rémunérateurs, soutien de ces prix par une société interprofessionnelle d'intervention, abaissement de l'aberrante fiscalité, fin de la campagne antivin, retour à l'esprit social du code du vin, qui fut l'œuvre maîtresse d'Edouard-Barthe.

Nous avons toujours défendu ici ces mêmes principes et réclamé aussi l'instauration d'une même loi pour toute la France y compris la Corse. Que mes collègues qui représentent l'île de Beauté ne s'en formalisent pas !

Tout dernièrement encore nous réclamions, au moment où les besoins de la production et de la consommation ont été équilibrés sous l'effet d'une récolte déficitaire : la fixation d'un quantum individuel d'après l'importance de la récolte de chacun et le rendement à l'hectare, compte étant tenu de dispositions particulières en faveur des artisans viticoles monoculteurs ; la possibilité pour tous les viticulteurs de participer au stock de sécurité, quelle que soit l'importance de la récolte ; le maintien des conditions de financement instaurées en 1960-1961 pour les vins stockés dans le cadre des articles 8 et 15 du décret du 16 mai ; une aide permanente et efficace à l'exportation des vins de consommation courante, garantissant un prix suffisant au producteur ; une augmentation des ressources de la section viticole du fonds de solidarité agricole pour permettre à tous les sinistrés de bénéficier des dispositions accordées par le régime de 1956 ; une modification de l'arrêté ministériel du 25 mai 1957, de manière à pouvoir accorder à tous les sinistrés les cinquième et sixième annuités des emprunts contractés après les gelées de 1956 ; un arrêt de toutes les importations de vins étrangers, tout au moins tant que les vins du hors-quantum national pourront alimenter le quantum ; le retour à l'ancien taux de la fiscalité, soit 11,75 ancens francs par litre ; des mesures plus énergiques pour arrêter l'odieuse et mensongère campagne antivin qui, malgré toutes les promesses gouvernementales — y compris les vôtres, monsieur le ministre — continue de plus belle, constituant à l'heure actuelle un véritable attentat contre la vente de nos vins à l'étranger ; une aide sérieuse, au contraire, pour la propagande en faveur du vin et du jus de raisin sur le double plan intérieur et extérieur ; une répression draconienne de la fraude, notamment par le rétablissement du contrôle fiscal de la circulation des sucres ; une organisation plus rationnelle du marché des raisins de table, afin de permettre aux producteurs français de lutter à armes égales avec les producteurs italiens ; le rétablissement des primes d'arrachage pour faciliter éventuellement une politique de reconversion volontaire.

Quant au prix du vin, si l'on considère les dispositions spéciales de l'article 31 de la loi d'orientation agricole du 5 août 1960, la nécessité d'obtenir au plus tôt la parité avec les autres secteurs de l'économie, l'augmentation de 9 p. 100 des frais de culture entre 1958 et 1962, il ne devrait pas être inférieur à 572,25 francs le degré hectolitre, eslime avec raison la profession viticole.

Il s'agit là, monsieur le ministre, d'un prix minimum puisque des calculs précis, faits notamment par le professeur Milhau, établissent entre 650 et 700 francs le prix nécessaire du degré hectolitre, qui était d'ailleurs le prix normal et habituel en 1957-1958.

Les associations viticoles de France, réunies à Tours, viennent d'ailleurs de vous présenter un certain nombre de critiques et de suggestions que je ne cite pas pour ne pas alourdir mon exposé, mais que je vous demande de retenir car elles reflètent et parfois complètent le point de vue que j'expose en ce moment.

Il me reste à vous parler de quelques points particuliers.

Un groupe de travail a été constitué sous votre égide pour étudier le problème du vin. Je dois mettre le Gouvernement en garde contre tout système qui, sous prétexte de défendre une qualité à laquelle nous souscrivons tous, risquerait, par l'établissement de « normes régionales », de soutenir en fait des vins de sucre au détriment des vins naturels.

Il semble normal de demander l'admission de tous les « terrets bourrets » de l'Hérault dans la classification des cépages recommandés et celle de la « Clairette du Languedoc » pour la fabrication des vins doux naturels ; l'arrachage des 35.000 hectares de plants prohibés dont la persistance est incompatible avec la politique de qualité que vous dites poursuivre et le principe même de l'égalité devant la loi ; la défense de l'exploitation familiale et de son principal outil d'émancipation et de progrès, la coopération, valable d'ailleurs tant sur le plan de la production que sur celui de la consommation.

A ce propos, en suivant le fil même de votre politique, je dois vous faire remarquer que, parmi les problèmes immédiats, celui du stockage ne doit pas vous échapper puisqu'il constitue un élément primordial de l'équilibre du marché.

Le décret du 16 mai 1959 qui a institué le hors-quantum et prévu la mise en stock de sécurité de huit millions d'hectolitres de vin, aurait dû être suivi à brève échéance d'une détermination de la politique de stockage devant permettre au décret du 16 mai d'atteindre un de ses buts essentiels.

L'arrêté du 30 novembre 1961 relatif à l'organisation du stockage des vins du hors-quantum précise au paragraphe 2 de l'article 1^{er} qu'« à titre exceptionnel pour la campagne 1961-1962 et en vue de permettre aux viticulteurs isolés de s'organiser et de se grouper pour les campagnes suivantes, des contrats de stockage pourront être souscrits pour des quantités de hors-quantum de 50 hectolitres minimum. »

Rien ou peu de chose n'a été fait depuis. Il n'a, à ma connaissance, pas été fait d'inventaire des moyens de stockage actuellement existants. Aucun organisme n'a été chargé d'étudier ce problème capital. Je dirai plus : l'étude de cette question a été partagée, au stade ministériel, entre plusieurs sections — et ce n'est pas votre faute — sans liaison les unes avec les autres. C'est ainsi que le stockage à créer au stade des coopératives est rattaché à une section spéciale tandis que le stockage à créer par les viticulteurs isolés est rattaché à la commission de l'habitat rural. Il est évident que cela ne vous permet pas d'avoir une vue d'ensemble de ce problème qui, si les renseignements que nous avons sur la reconduction actuellement à l'étude du décret du 16 mai sont exacts, deviendra particulièrement important puisque le stock de sécurité passera peut-être de 8 à 10 millions d'hectolitres.

Enfin, une politique européenne de stockage se dessine dans les décisions prises à Bruxelles au mois de janvier dernier, en matière viticole.

Pour ces raisons, j'estime qu'il serait utile de déterminer de toute urgence : premièrement, une politique de stockage des vins du hors quantum ; deuxièmement, ses moyens de financement ; troisièmement, le regroupement dans un même organisme, comprenant des représentants de toutes les parties intéressées — administration, coopératives, viticulteurs isolés — des études à réaliser pour la mise en œuvre de cette politique.

De plus, je serais heureux de savoir quelle politique vous entendez mener à l'égard des viticulteurs des régions où n'existent pas de distilleries coopératives, ce qui sert de prétexte à la non-fourniture des prestations d'alcool vinique.

Mme la présidente. Monsieur Bayou,...

M. Raoul Bayou. Je vous entends, madame la présidente, et je conclus.

Mme la présidente. ... en dépit de votre promesse, vous dépassez votre temps de parole.

M. Raoul Bayou. J'en aurai terminé dans deux minutes, madame la présidente, je vous le promets.

Pour terminer, je veux évoquer deux problèmes qui se posent par-delà l'hexagone métropolitain.

En ce qui concerne l'Europe, il est indéniable que le destin de la viticulture française est étroitement lié aux décisions qui seront prises par la commission exécutive et le conseil de ministres de la Communauté économique européenne.

La politique ainsi élaborée doit être commune à tous les Etats membres. La France, qui est en avance sur le plan social et possède une législation très stricte, ne doit pas être défavorisée. Ses droits légitimes doivent être sauvegardés et, comme le demande la viticulture française, il faut que ses représentants soient étroitement associés aux travaux d'élaboration de la politique viticole commune.

En ce qui concerne l'Algérie, nous sommes bien obligés de constater que se pose la question des relations viticoles futures. D'ailleurs la profession elle-même, lors de son congrès de Tours, l'a évoquée devant votre représentant, monsieur le ministre. Elle pense — et nous sommes entièrement d'accord avec elle — que la viticulture algérienne de demain ne saurait être mieux traitée que celle d'hier qui était soumise aux mêmes charges et à la même législation que la viticulture métropolitaine. Quoi qu'il arrive, cette dernière ne saurait faire les frais d'une politique élaborée en fonction d'impératifs nationaux.

Voilà, monsieur le ministre, quelques-unes des questions que je voulais vous exposer.

Les viticulteurs français ne vous ont pas donné beaucoup de soucis depuis votre arrivée rue de Varenne. La très faible récolte de 1961 vous a accordé un répit que nous aurions aimé voir utilisé à la mise en place d'une véritable politique viticole.

Or vous avez paru surtout préoccupé de définir de grands principes. Les questions concrètes : parité, prix, fiscalité, campagne anti-vin, organisation des marchés, propagande européenne sont demeurées sans solution.

Vous allez reconduire, par crainte d'innover, un décret très contestable. Laissez-moi dire ma déception devant la politique que l'on vous fait mener.

En ce qui nous concerne, nous continuerons à nous battre pour des formules plus humaines et plus socialement valables qui assureront aux viticulteurs la stabilité de leur vie et à notre pays sa vraie place dans le monde qui s'élabore à pas de géant. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'agriculture.

M. le ministre de l'agriculture. Je retiendrai de ce débat à la fois la véhémence des propos et la modération des propositions.

Cela m'apporte la preuve que si les espoirs sont immenses, la colère ne l'est pas et qu'au total, la nature aidant, les choses se passent aussi bien qu'il était possible de l'espérer.

Le répit qui m'a été accordé, monsieur Bayou, je l'ai aussi consacré à élaborer cette politique européenne qui constituera sûrement une de mes fiertés.

J'indique simplement en réponse à la fois à M. Valabrègue et au désir exprimé parfois en filigrane par les deux autres orateurs, que je suis disposé, sur une question que tel ou tel me poserait, à soutenir un débat sur la viticulture qui ne s'exprimerait plus seulement alors en revendications mais en suggestions et en termes d'organisation. J'y prendrais ma large part. (Applaudissements à gauche, au centre et sur plusieurs bancs à droite.)

— 5 —

QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

Mme la présidente. L'ordre du jour appelle huit questions orales avec débat.

CRISE DE LA BONNETERIE DANS L'HÉRAULT ET LE GARD

Mme la présidente. M. Paul Coste-Floret expose à M. le ministre de l'industrie la grave crise économique et sociale des régions bonnetières de l'Hérault et du Gard. Il lui signale notamment que l'industrie du bas, qui y occupe environ trois mille salariés, est gravement menacée par la concurrence italienne offerte à des prix obtenus dans des conditions de travail présentant avec les conditions régionales des disparités flagrantes et inadmissibles. Il souligne que la situation a été aggravée par les conditions dans lesquelles l'aide de l'Etat a été accordée à des régions sans vocation particulière, en favorisant de grosses entreprises, et en délaissant les entreprises petites et moyennes qui ont, depuis longtemps, réalisé dans l'Hérault et dans le Gard, un important effort professionnel, économique et social. Il lui demande : 1° s'il n'envisage pas de faire jouer les mesures de protection prévues par l'article 115 du traité du Marché commun ; 2° s'il ne conviendrait pas de définir, en ce qui concerne l'aide de l'Etat, les régions à vocation bonnetière et les régions n'ayant pas vocation ; 3° si des prêts avec différé d'amortissement ne pourraient être

consentis aux entreprises de l'Hérault et du Gard pour faire face à la grave crise actuelle ; 4° si l'aménagement des patentes ne pourrait être réalisé, et notamment l'unification des valeurs locales des métiers qui est de 36.000 anciens francs dans l'Hérault et dans le Gard, sur la base de la valeur locative la plus basse qui est de 1.200 anciens francs dans l'Aube.

La parole est à M. Paul Coste-Floret.

M. Paul Coste-Floret. Monsieur le ministre, je voudrais d'abord rappeler les termes mêmes de la question que je vous ai posée, parce qu'elle formule des propositions précises, comme celles d'ailleurs que j'ai présentées il y a quelques instants à votre collègue de l'agriculture, et parce que je voudrais essayer d'avoir à ces questions précises, des réponses précises.

Comme Mme la présidente vient de le rappeler, je vous signale, monsieur le ministre, la grave crise économique et sociale des régions bonnetières de l'Hérault et du Gard. J'ajoutais notamment que l'industrie du bas, qui y occupe environ trois mille salariés, est gravement menacée par la concurrence italienne offerte à des prix obtenus dans des conditions de travail présentant avec les conditions régionales des disparités flagrantes et inadmissibles. Je soulignais que la situation a été aggravée par les conditions dans lesquelles l'aide de l'Etat a été accordée à des régions sans vocation particulière, en favorisant de grosses entreprises, et en délaissant les entreprises petites et moyennes qui ont depuis longtemps, réalisé dans l'Hérault et dans le Gard, un important effort professionnel, économique et social.

Je vous demandais, premièrement, si vous n'envisagez pas de faire jouer les mesures de protection prévues par l'article 226 du traité du Marché commun ; deuxièmement, s'il ne conviendrait pas de réviser, en ce qui concerne l'aide de l'Etat, les régions à vocation bonnetière et les régions n'ayant pas vocation ; troisièmement, si des prêts avec différé d'amortissement ne pourraient être consentis aux entreprises de l'Hérault et du Gard pour faire face à la grave crise actuelle ; quatrièmement, si l'aménagement des patentes ne pourrait être réalisé, et notamment l'unification des valeurs locales des métiers qui est de 3.750 anciens francs dans l'Hérault et dans le Gard, sur la base de la valeur locative la plus basse qui est de 1.200 anciens francs dans l'Aube.

Je vous ai posé cette question, non seulement en mon nom personnel, mais au nom de mes collègues M. Gamel et M. Bécard qui ont assisté avec moi à Ganges à une réunion inter-départementale sur ce problème, à la suite de laquelle des résolutions ont été prises, notamment celle de me charger de poser cette question qui ne peut plus attendre devant le Parlement.

En effet, c'est près de 3.000 salariés qu'atteint la crise que je viens de dénoncer, et par une sorte de coïncidence dont on ne peut pas dire qu'elle n'est pas providentielle, elle les atteint dans une région qui souffre à tous les points de vue, puisque c'est la région du Midi viticole méditerranéen dont le débat précédent vient de souligner que, sous un autre aspect, elle est aussi gravement en crise.

Ainsi, il ne faut pas songer que les bonnetiers qui sont réduits au chômage par la crise trouvent à se reemployer dans la viticulture. Ils sont purement et simplement réduits au chômage, avec tout ce que cela représente.

Or je sais, pour en avoir souvent discuté avec eux, que vos services envisagent aujourd'hui — ils ont probablement raison de le faire — ce problème à l'échelle européenne. On ne cesse de répéter que l'avenir est aujourd'hui aux grosses entreprises et non aux petites, que les petites entreprises sont définitivement condamnées et qu'il faut concentrer. Il n'y a qu'un malheur, c'est que si l'on descend dans la réalité des choses, on s'aperçoit que cette réalité est toute différente. En Allemagne, le plus gros industriel en la matière a fait faillite. Son concurrent immédiat a énormes difficultés, alors qu'au contraire je constate que la majorité des petits ateliers italiens restent compétitifs.

Il semble que la meilleure rentabilité, à égalité de charges financières, doive se trouver dans des unités moyennement importantes dont les dimensions restent à déterminer dans une étude impartiale — et c'est la première suggestion que je vous fais — que vos services devraient faire au plus tôt en collaboration avec la profession.

La bonneterie de Ganges-le Vigan n'est en effet peut-être pas celle que révèlent certains rapports officiels. Ce n'est pas une bonneterie de toutes petites entreprises qui fonctionnent à demi-activité. A l'exception d'une seule usine collective créée en 1957 dans le Gard avec le concours de l'Etat, le parc cévenol de métiers circulaires est utilisé aujourd'hui — il faut le souligner — à 24 heures sur 24, en triple équipe. La bonneterie de Ganges-le Vigan, ce n'est, à aucun point de vue, la « bonneterie de

maman ! » (Sourires) Sur ce point, certains rapports officiels doivent donc être profondément révisés.

D'où vient donc la crise qui, d'ailleurs, n'atteint pas seulement notre région ? M. Liogier m'a dit tout à l'heure d'associer à mes observations le département de l'Ardèche, ce que je fais bien volontiers ; vous savez que la région de Troyes est également en crise ; et M. Van der Mcersch pourrait vous dire aussi que la situation est identique dans sa région. Je le remercie de bien vouloir me donner des signes d'approbation.

D'où provient cette crise ? Je ne manquerai pas de signaler tout à l'heure quelques raisons particulières et je m'en excuse auprès de mes collègues, qui, sans doute, feraient de même s'ils étaient, comme moi, à la tribune, pour plaider la cause de leur région. Mais il y a tout d'abord une raison générale, une raison uniforme, la concurrence étrangère. Je voudrais l'illustrer par des chiffres absolument écrasants.

En janvier 1961, nous avons importé 21.000 paires de bas italiens ; en novembre, à vil prix, 987.000 paires ; en décembre, 1.019.000 paires, chiffre qui est retombé en janvier à 609.000 pour remonter à près de 900.000 en février.

Vingt et une mille paires de bas italiens en janvier ; plus d'un million en décembre ; 900.000 en février dernier — dernier chiffre que je connaisse — comment voulez-vous que l'on ne soit pas écrasé par une concurrence de ce genre ?

C'est pourquoi le premier remède que je vous propose dans le texte de la question que je rappelais tout à l'heure, c'est d'appliquer les dispositions du traité de Rome notamment celles de l'article 226 et non pas de l'article 115, comme une erreur d'impression du feuillet, dont je demande que l'on m'excuse, me l'a fait dire à tort.

L'article 226 du traité de Rome dispose en effet que des mesures exceptionnelles pourront être demandées « lorsqu'il y aura des difficultés graves et susceptibles de persister dans l'activité économique se traduisant par l'altération grave d'une situation économique régionale ». Et c'est bien, monsieur le ministre — cela ne peut être discuté par personne — l'altération grave et, même, fort grave d'une situation économique régionale que je viens, ici, vous signaler aujourd'hui.

Le traité de Rome prévoit non seulement le cas mais aussi le remède et la procédure pour l'administrer.

Le remède consiste, dit le traité, en « des mesures de sauvegarde permettant de rééquilibrer la situation et d'adapter le secteur intéressé à l'économie du Marché commun ». La procédure envisagée prévoit que, sur demande de l'Etat intéressé, la commission compétente de la C. E. E., sans délai et par une procédure d'urgence déterminera ces mesures.

Eh bien ! contrairement à d'autres qui le critiquent ou qui l'approuvent, nous avons lu le traité de Marché commun et c'est pourquoi nous en sommes partisan ; mais nous en sommes partisan dans toutes ses dispositions, y compris les clauses de sauvegarde. Aussi, je viens vous dire aujourd'hui : nous sommes dans le cas prévu par les clauses de sauvegarde et nous demandons au Gouvernement de faire jouer les dispositions de l'article 226 du traité.

La deuxième proposition que je vous ai faite est de désigner les régions ayant une vocation bonnetière et les régions n'ayant pas cette vocation.

Je pourrais ici — et M. Bécard va le faire après moi — vous citer des exemples que je possède dans mon dossier et les critiquer. Je ne le ferai pas.

Mais je demande très fermement et avec d'autant plus de fermeté que je ne formule pas ces critiques, que, pour l'avenir, il soit distingué de façon fondamentale les régions qui ont vocation à faire de la bonneterie et celles qui ne l'ont pas et que, par voie préférentielle l'aide de l'Etat soit réservée aux premières.

Quelle doit être cette aide ? Je vous ai présenté une suggestion qui m'est rigoureusement personnelle ; j'ai proposé le recours aux prêts avec différé d'amortissement.

Les maires que nous sommes savent que l'on consent fréquemment aux communes des prêts à différé d'amortissement. Je demande qu'on le fasse dans le cas présent, car ce procédé serait tout à fait congruent au problème qu'il s'agit de résoudre. Il permettrait, en effet, aux industriels de payer d'abord uniquement les intérêts et de faire ainsi face aux premières charges très graves auxquelles les a réduits la crise ; ensuite l'amortissement seulement lorsqu'ils seraient revenus à une situation meilleure.

Puisque ce procédé est employé dans d'autres secteurs, je ne vois pas pourquoi il ne le serait pas ici et je vous demande d'étudier, avec la volonté d'aboutir, une telle possibilité.

Le quatrième point, c'est l'aménagement des patentes ; il est impossible de travailler lorsque les disparités fiscales atteignent

les proportions constatées en la matière, et sur ce point je serai très précis. La valeur locative du droit proportionnel par métier circulaire varie de 1.200 anciens francs dans l'Aube à 3.750 anciens francs dans l'Hérault et dans le Gard. Pour les centimes le franc, en 1962, Saint-Chamond, que réintègre aujourd'hui une manufacture de chez nous, la manufacture de la Roque, près de Ganges, a 98 centimes le franc, et la commune de la Roque en a 369.

Une étude effectuée en 1961 sur deux usines utilisant exactement le même matériel, situées l'une à Troyes, l'autre à Ganges, fait ressortir que celle-ci payait, par le jeu des valeurs locatives et des centimes, 303 p. 100 de ce que versait celle-là. Il faut, dans l'intérêt général, opérer une unification et c'est ce que nous vous demandons.

Je vous ai signalé une crise grave; je vous en ai indiqué les causes principales; je vous ai proposé les remèdes. Il vous appartient, à vous qui êtes, en tant que ministre de l'industrie, le gérant du bien commun en ce domaine, de faire en sorte que demain les régions dont c'est la vocation de s'adonner à l'industrie bonnetière puissent vivre et prospérer comme hier.

J'ai dit et je crois avoir démontré que la région de Ganges-le-Vigan où l'on travaille en triple équipe, je le répète, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, en métiers circulaires, le mérite. Ce n'est pas du tout la bonneterie de maman; c'est véritablement une industrie qui fait tous ses efforts pour se tourner résolument vers les problèmes de demain et pour essayer de les résoudre, mais elle n'y parviendra que si vous l'y aidez.

C'est votre tâche, je vous fais confiance pour l'accomplir. (Applaudissements.)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'industrie.

M. Michel Maurice-Bokanowski, ministre de l'industrie. J'aurais préféré entendre les deux orateurs qui se sont inscrits après M. Coste-Floret pour pouvoir répondre globalement, mais Mme la présidente m'a rappelé que le règlement m'interdisait une telle pratique.

Je pense qu'elle voudra bien cependant me donner de nouveau la parole pour répondre à ces deux orateurs.

Mme la présidente. Bien entendu, monsieur le ministre. C'est de droit.

M. le ministre de l'industrie. Je vous en remercie.

Je ne nie pas les graves difficultés rencontrées par les entreprises de bonneterie de Ganges-le Vigan qui peuvent résulter d'une concurrence toujours plus âpre de certains Etats de la Communauté économique européenne. C'est une conséquence inévitable et je dirai même, les promoteurs du Marché commun l'ont souvent indiqué à cette tribune, souhaitable.

Mais, très franchement, il n'est pas juste de prétendre que ces difficultés proviennent uniquement du fait d'une telle concurrence ou de celle d'établissements installés en France.

Une analyse de la situation révèle le retard des entreprises visées — ou d'une partie d'entre elles — à s'adapter aux exigences du marché et j'entends par là une adaptation de leurs équipements ou de leurs structures, tout au moins sur le plan commercial.

Je ne pense pas que l'Etat puisse être loyalement accusé d'avoir délaissé ces entreprises alors que, au contraire, il s'est efforcé — et c'était son rôle — de les persuader d'évoluer, de les aider financièrement à réaliser des concentrations et des conversions indispensables.

L'Etat n'est pas responsable d'une situation avant tout imputable aux industriels eux-mêmes qui n'ont pas voulu regrouper leurs entreprises particulières malgré la nécessité pressante de cette solution, puisqu'il n'en existe aucune autre.

La définition des régions à vocation bonnetière ne saurait, en effet, résoudre le problème qui s'est posé aux bonnetiers des Cévennes. Cette formule, qui ne s'appuie sur aucun précédent, n'est du reste pas compatible avec la politique d'expansion régionale qui doit offrir des chances nouvelles aux régions déshéritées. Elle n'est pas plus compatible avec la politique d'adaptation des structures industrielles qui doit refuser le maintien à tout prix de structures périmées.

L'attribution de prêts avec amortissement différé pourrait se concevoir, mais les intéressés devraient alors présenter des programmes d'investissement destinés à donner naissance, par concentration d'industries, à des usines parfaitement compétitives sur les plans technique et commercial.

Ce problème, ainsi que celui de l'aménagement des patentes — bien que la patente n'entre que pour une part très faible

dans le prix de revient — pourrait faire l'objet d'études conjointes avec le département des finances et des affaires économiques. Je vais donner, monsieur le député, des instructions pour qu'elles soient entreprises sans retard.

Par ailleurs, vous le savez bien, il ne saurait être question de mettre à la disposition des industries dont vous parlez des crédits sur fonds public pour restaurer leur trésorerie en déficit. Cela est absolument exclu de la façon dont mon ministère et moi-même envisageons la solution de problèmes de ce genre.

On peut au demeurant déduire de l'étude du marché qu'il n'existe pas présentement de déséquilibre entre l'offre et la demande du bas, et que la baisse importante enregistrée sur les prix de ces articles ne s'expliquerait que très partiellement par l'accroissement des importations qui ne représentent encore, à ce jour, qu'un faible pourcentage de la production nationale.

Vous avez cité des chiffres qui en eux-mêmes pouvaient paraître impressionnants, mais je vous rappelle que la production de bas envisagée pour l'année 1962 est de 200 millions de paires, contre 186,5 millions en 1961 et qu'elle atteindra vraisemblablement 210 millions de paires en 1963. Au surplus, vous avez mentionné que les usines de la région de Ganges-le Vigan tournaient 24 heures sur 24, dans les ateliers produisant des bas sans couture, ce qui n'est pas un signe de si mauvaise santé.

La vérité est qu'il se pose un problème de bas sans couture et surtout de bas avec couture et que si les industriels de votre région ont fort bien su s'adapter précédemment à la production du bas avec couture actuellement en déclin, en revanche, ils se trouvent dans une position qui devient difficile en ce qui concerne leurs prix, dans le domaine du bas sans couture, en face de la concurrence européenne.

Vous avez parlé du recours à la clause de sauvegarde prévue par l'article 226 du traité du Marché commun, mais son application exige l'existence de difficultés pouvant se traduire par des altérations graves d'une situation économique régionale. Or les importations incriminées portent essentiellement sur les bas sans couture, pour lesquels les usines de Ganges bénéficient d'une activité encore satisfaisante.

D'un autre côté, il m'apparaît très difficile de fonder la politique d'aide au développement régional sur une distinction entre les régions à vocation bonnetière et les autres. En effet, les industries textiles dans leur ensemble doivent être placées parmi les activités susceptibles de s'adapter avec le moins de difficultés dans des régions souffrant de sous-emploi. De plus, les pouvoirs publics doivent avoir le souci d'atténuer dans toute la mesure du possible le caractère mono-industriel d'une région, en raison des risques graves que cet état de choses comporte en cas de crise.

Pour conclure, monsieur le député, ne déduisez pas du rigorisme du ministre de l'industrie en la matière, que je veuille vous abandonner dans une épreuve réelle qui, sur le plan social, présente des inconvénients certains.

C'est pourquoi un représentant de mes services va se tenir en contact avec les industriels intéressés, pour examiner l'ensemble du problème et essayer de le résoudre dans l'intérêt de tous. (Applaudissements.)

Mme la présidente. J'informe l'Assemblée que se sont fait inscrire dans le débat MM. Bécard, Bayon et Coste-Floret.

Conformément à l'article 135 du règlement qui charge le président de séance d'organiser le débat au vu de la liste des orateurs inscrits, je leur demande de limiter leurs interventions à dix minutes.

La parole est à M. Bécard.

M. Paul Bécard. Monsieur le ministre, le temps de parole qui m'est imparti me fait une obligation d'être bref.

Mais je n'ai pas l'habitude d'abuser de la tribune et je n'ai jamais aimé, dans un débat, répéter sous une autre forme ce qui a déjà été dit d'une façon excellente par l'un de mes collègues.

M. Coste-Floret a eu la courtoisie de préciser que sa question au ministre de l'industrie avait été déposée en accord avec M. Gamel et moi-même et en notre nom.

Je ne reviendrai donc point sur les problèmes que M. Coste-Floret a évoqués, sur les solutions qu'il a proposées et sur le développement qu'il a donné à son argumentation. Mais vous me permettez d'exprimer, monsieur le ministre, quel que soit l'hommage que je dois rendre à votre courtoisie, mon désaccord sur les explications que vous venez de nous donner.

Si j'ai bien compris, vous avez indiqué que les difficultés actuellement rencontrées par l'industrie de la bonneterie dans

la région de Ganges-le Vigan viendraient essentiellement de ce qu'elle n'aurait pas produit l'effort de modernisation nécessaire.

Ce n'est pas la première fois que les industriels de la région et moi-même nous nous apercevons que vos services sont très mal renseignés. Récemment encore, un inspecteur de votre ministère s'est rendu dans la région et les industriels ont pu lui faire visiter leurs installations. Il a reconnu que l'effort de modernisation réalisé chez nous est égal ou même supérieur à celui qui a été fourni dans d'autres régions de France.

Je ne m'attarderai pas à consulter le dossier dans lequel je dispose naturellement de tous les éléments chiffrés ; j'indique simplement que si la région des Cévennes avait pris quelque retard, par rapport à la région de Troyes, pour les anciens métiers rectilignes — les métiers Cotton — les métiers modernes qui permettent la fabrication du bas sans couture y sont plus nombreux que dans la région de Troyes.

Vous avez souligné la nécessité de regrouper aujourd'hui les entreprises. Vous n'avez pas dit mais laissé entendre — et vos services l'ont d'ailleurs déclaré dans la région — qu'il était indispensable désormais de constituer des unités comprenant un certain nombre de métiers afin que les établissements deviennent effectivement compétitifs.

Dans ces conditions, pourquoi, lorsque des industriels de la région des Cévennes présentent à vos services des demandes de subvention ou de prêt pour la création d'unités comprenant 300 métiers pour bas sans couture, les dossiers ne sont-ils pas pris en considération, alors que des dossiers analogues qui leur sont soumis pour l'obtention de facilités données à l'implantation d'industries nouvelles dans des zones qui jusqu'à présent n'avaient pas de vocation bonnetière reçoivent satisfaction ?

M. Coste-Floret — peut-être a-t-il voulu me laisser le soin de développer l'argumentation sur ce point particulier ? — n'a pas insisté sur la concurrence livrée à la région des Cévennes, comme aux régions depuis longtemps bonnetières, par des régions qui, jusqu'à ce jour, n'avaient point vu se développer cette industrie.

Vous avez indiqué et vos services ont précisé dans plusieurs réponses qui ont été adressées aux industriels que l'industrie du bas de soie était commode pour la reconversion.

J'entends bien qu'elle traite une matière peu lourde, facile à transporter. C'est exact. Mais il s'agit tout de même de savoir ce que l'on veut pour la planification nécessaire de l'industrie française et l'équilibre à assurer aux différentes régions.

Si, sous prétexte qu'un type d'activité est facile à transporter, on vient en aide à des régions qui ne l'avaient traditionnellement jamais accueillies, on concurrence automatiquement celles où il était depuis longtemps installé.

Et quelle concurrence !

Les industriels de la région du Vigan et de Ganges nous ont signalé, au cours de la réunion à laquelle nous assistions, M. Coste-Floret, M. Gamel et moi-même qu'en Saône-et-Loire ou en Loire-Atlantique, où de larges crédits et d'importantes subventions ont été accordés pour implanter des industries de fabrication de bas de soie, on arrivait à payer la main-d'œuvre en moyenne 50 p. 100 moins cher que dans les Cévennes.

Pourquoi ? Les industriels qui bénéficient de la manne gouvernementale pour s'installer dans des zones de reconversion ou existent de graves problèmes de main-d'œuvre, au lieu de mettre un point d'honneur à améliorer en priorité le sort des ouvriers locaux, en profitent pour les payer à des taux inférieurs à ceux qui sont couramment pratiqués dans la bonneterie.

Je citerai un exemple et si les chiffres que je vais produire ne sont pas exacts, je vous demande de les rectifier, monsieur le ministre. Ils sont extraits d'un rapport qui nous a été fourni par le syndicat de la bonneterie de Ganges et du Vigan. Alors que dans la région des Cévennes l'ouvrier bonnetier est payé en moyenne 3 nouveaux francs de l'heure, il est payé en moyenne de 1,70 à 1,80 nouveaux francs dans les régions auxquelles je viens de faire allusion.

Je ne pense pas que les crédits qui sont mis par l'Etat à la disposition d'industriels pour créer dans ces zones de reconversion des industries nouvelles le soient pour que ces reconversions s'opèrent en grande partie au désavantage de la main-d'œuvre locale. Je serais heureux, monsieur le ministre, si les renseignements qui m'ont été fournis sont inexacts, que vous puissiez, avec l'autorité que vous confèrent vos fonctions, affirmer qu'ils sont erronés. Vous nous faciliteriez les discussions que nous avons fréquemment avec les syndicats ouvriers dont nous sommes chargés de défendre les intérêts et avec les syndicats patronaux dont les intérêts nous sont également chers pour l'économie de cette région.

Tel est, monsieur le ministre, le premier point sur lequel je voulais insister. Me plaçant aussi sur un plan plus général, j'indiquerai qu'il faut savoir ce que l'on veut lorsque l'on parle de reconversion et de planification.

A mon avis, le malheur de notre époque réside dans le fait que nous ne vivons ni en économie libérale ni en économie planifiée. On est à cheval sur les deux systèmes et on arrive à en cumuler les inconvénients. Il serait peut-être bon qu'une planification plus complète de l'industrie puisse permettre à l'Etat — toutefois sous une réserve que je ferai tout à l'heure — de décider quelles sont les zones dans lesquelles il y a lieu d'implanter telle ou telle industrie, dans lesquelles il y a lieu de donner du travail à une main-d'œuvre particulièrement abondante. Mais alors — et c'est la réserve dont je parlais — il faut que la planification se fasse après un débat devant l'Assemblée nationale, car il faut bien que les différentes régions puissent faire entendre leur voix. Il n'est pas possible qu'une planification se fasse d'autorité de l'Etat sans que les différents intérêts en cause aient été consultés et défendus.

L'autre système, c'est l'économie pseudo-libérale ou libérale tout court. Mais alors, ne faussez pas le système. En économie libérale où se placent précisément les industriels de notre région lorsqu'ils discutent, il n'est pas possible d'admettre que certains industriels paient la totalité de leurs impôts, de leur patente, de l'amortissement de leur matériel, alors que d'autres touchent, au contraire, des sommes importantes pour faire leur équipement, c'est-à-dire pour payer un amortissement réduit, et ont par conséquent des frais de fabrication nettement inférieurs à ceux qu'assument les premiers.

Ce que demande la région de Ganges-le Vigan, c'est d'être placée à égalité avec les autres régions de France, et en outre que vous puissiez prendre l'engagement pour l'avenir que cette industrie de la bonneterie de soie, dont l'implantation est facile dans toutes les régions de France, ne serve pas à donner satisfaction à telle ou telle région qui demande une industrie de reconversion.

Nous avons été alertés — permettez-moi d'ouvrir ici une parenthèse — par un article paru dans la presse française et que je conserve dans mon dossier, aux termes duquel on a l'intention de créer à nouveau à Saint-Eloy-les-Mines, dans ce pays minier, une industrie des bas de soie.

Or, dans le département du Gard, il existe aussi des régions minières pour lesquelles des problèmes de reconversion se posent, et il ne nous est jamais venu à l'idée de demander la création d'industries qui pourraient porter préjudice à la fabrication des bas de soie des Cévennes.

Je souhaiterais, monsieur le ministre, que vos services restent très attentifs à ces questions. J'ai eu l'occasion, m'adressant à votre prédécesseur, d'attirer son attention sur la situation des houillères du Gard. Il avait alors bien voulu m'assurer que cette question serait suivie de très près et que les avantages déjà accordés aux zones de reconversion seraient également attribués aux zones où était implantée une industrie minière qui se trouvait dans la nécessité d'employer beaucoup moins de personnel qu'autrefois.

Je serais heureux que, sur ce point, vous vouliez bien nous confirmer ces bonnes dispositions qui, malheureusement, jusqu'à ce jour, n'ont pas été suivies d'un grand effet.

J'arrêterai là mon propos puisque le temps est limité et que M. Coste-Floret a précisé les différents points qui intéressent le régime des patentes et ceux qui ont trait à la mise en œuvre du Marché commun.

J'affirme, comme lui, que c'est là une excellente chose, en outre que les clauses constituant notre sauvegarde doivent être effectivement appliquées. Nous ne demandons rien de plus.

Le jour où nos partenaires du Marché commun se trouveront dans les mêmes obligations sociales, économiques et fiscales, soyez persuadé, monsieur le ministre, que les populations cévenoles seront tout à fait capables de fabriquer dans des conditions réellement compétitives.

Monsieur le ministre, si je pouvais obtenir de vous l'assurance que les crédits de l'Etat seront désormais employés pour permettre à toutes les régions de France de se maintenir sur le terrain de la concurrence normale qui doit s'établir entre elles en vue d'une meilleure fabrication et d'un abaissement du prix de revient, je me déclarerais déjà partiellement satisfait. Je suis persuadé que vous voudrez bien me donner cette assurance dans quelques instants.

Je ne veux pas entrer maintenant dans le détail de chacun des dossiers que nous pourrions présenter ; tel n'est pas l'objet du débat qui vient de s'instaurer. Mais je suis convaincu que vous m'autoriserez à me présenter par la suite dans vos services pour leur remettre les dossiers en instance en vue d'obtenir une

subvention de l'Etat au même titre que d'autres régions de France auxquelles vous l'avez accordée, toutes choses égales d'ailleurs, le même nombre de métiers étant mis en action et les industries étant organisées exactement de la même façon.

J'aurais pu, monsieur le ministre, vous citer un certain nombre d'exemples — mais je les réserverai pour les explications que je erois devoir vous donner par ailleurs — dans lesquels votre ministère et celui des finances ont attribué, sans faire beaucoup de difficultés, des subventions et des prêts. C'est ainsi que, si j'en crois un dossier très complet qui m'a été confié des industries en liquidation judiciaire ou presque auraient reçu, après accord, des crédits pour s'installer dans d'autres régions de France.

Jc serais heureux, monsieur le ministre, d'entendre de votre bouche qu'il n'en est rien, car je serais réellement désolé, en tant que représentant de ce pays et en tant que contribuable, d'apprendre que les fonds de l'Etat ont servi à tout autre chose qu'à aider une industrie saine et une main-d'œuvre habituée à exercer son métier.

Monsieur le ministre, j'attends de vous ces explications. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

Mme la présidente. La parole est à M. Bayou.

M. Raoul Bayou. Mme la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, depuis plusieurs années l'activité économique de Béziers, de son arrondissement et de l'ensemble du département de l'Hérault est sérieusement ralentie. Si le principe de décentralisation industrielle est proclamé dans tous les discours et dans tous les textes officiels, nous n'en percevons pas les effets dans ce département et je ne puis qu'y partager le point de vue de mes collègues, M. Coste-Floret et M. Béhard, qui ont souligné l'acuité des problèmes qui se posent dans des secteurs qu'ils connaissent bien.

En ce qui me concerne, et débordant peut-être le cadre du débat mais pour des raisons vraiment alarmantes, je voudrais vous poser, monsieur le ministre, deux questions d'une actualité brûlante.

La première concerne le tissage cardé qui, débordant les régions de la Bastide et de Mazamet, intéresse Saint-Pons et ses environs. Lors d'une séance de l'année dernière, plus de vingt députés ont attiré votre attention sur ce problème particulier. Qu'est-il résulté des questions que nous avons posées ? Je l'ignore ; je serais vraiment heureux que vous puissiez nous le dire aujourd'hui.

Ma seconde observation a trait à la situation désastreuse des usines Fougade de Béziers. Je crois devoir vous rappeler que ces établissements, qui occupaient 2.300 salariés, n'en emploient plus que 200 au chantier Nord. La fermeture de Petro Fougade depuis le 9 mars a provoqué le licenciement des 400 travailleurs qui y étaient employés. Si soixante-dix d'entre eux ont été embauchés à nouveau, les autres attendent désespérément. L'argent que l'Etat a prêté ou donné aux diverses directions n'a eu pour résultat que de créer du chômage et de la misère.

C'est là, avouons-le, un piètre résultat, et pour ma part, je serais heureux que toute la lumière fût faite sur ces diverses questions. De toute façon, cette situation ne peut plus durer. La patience des travailleurs, vous le comprenez, a des limites, et le député de Béziers ne peut assister sans protester de toutes ses forces à l'asphyxie continue de la ville qu'il représente. Vous devez trouver une issue à cette crise, vous seul le pouvez.

Dix mille heures de travail sont promises depuis des mois à Fougade-Nord et n'ont pas encore été attribuées. Pourquoi ? Et si elles le sont, les ouvriers ne le savent pas encore, ni le député de la circonscription.

Dans la séance du 25 octobre 1961, montant déjà à cette tribune pour parler du même sujet, je rappelais que M. Debré, Premier ministre de l'époque, avait déclaré le 3 octobre précédent au sujet du IV^e plan : « En même temps que la ratification du plan, nous vous demandons le vote de certaines dispositions législatives probablement de grande utilité, notamment d'un texte permettant à l'Etat de se substituer à des sociétés privées lorsque les objectifs prévus par le plan dans des secteurs essentiels à l'expansion économique générale et au programme social du plan ne seraient pas atteints par la libre entreprise. »

Or l'examen du plan a été terminé cette nuit et il est déjà en application.

Je suppose que l'aide aux régions sous-développées, inscrite dans le texte, n'est pas un simple trompe-l'œil. Puisque Béziers est classé zone critique, votre devoir est de prévoir en sa faveur une action spéciale.

Quant au côté social de la question, il est superflu de le souligner. C'est la gêne, la misère dans trop de foyers, c'est le

marasme qui gagne et s'étend au commerce et à l'artisanat de la cité. C'est un élément de paupérisation de plus en plus grand et qui s'ajoute à celui créé par la crise viticole et par la fermeture des usines de Graissessac et du Bousquet-d'Orb, que mes collègues ont déjà citées dans leurs interventions.

C'est ainsi que 1.200 demandes d'emploi ne sont pas satisfaites dans l'arrondissement, et ce chiffre, d'ailleurs, ne reflète pas la réalité, car n'y sont pas compris les apprentis qui, chaque année, sortent des centres d'apprentissage et des collèges techniques.

Curieuse façon de lancer ainsi les jeunes contre un mur alors qu'il faudrait leur ouvrir toutes grandes les fenêtres de l'espérance laborieuse !

Ce problème se trouve encore aggravé par l'afflux massif des réfugiés d'Algérie — 1.500 environ en quelques jours — qui, s'ils trouvent chez nous un ciel semblable au leur, n'ont aucune possibilité d'y rencontrer du travail.

Alors je vous demande : allez-vous laisser pourrir cette situation avec tous les aléas et les malheurs qu'elle comporte ? Ou bien allez-vous chercher des solutions valables, notamment tenir peut-être la promesse faite par M. Debré dans son discours du 3 octobre 1961 ?

Ce n'est pas pour vous ennuyer que je suis là à débattre de ces questions. Je suis désespéré de voir que partout ailleurs on parle d'expansion, qu'il y a des régions où les gens vivent bien alors que la ville que je représente s'enfoncé tous les jours davantage dans son marasme et dans son malheur.

Ce sont des réponses claires et précises que réclament les victimes d'une situation que je dénonce, car nous ne saurions plus nous contenter de vagues promesses ou d'habiletés stériles. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

Mme la présidente. La parole est à M. Coste-Floret.

M. Paul Coste-Floret. Monsieur le ministre, la petite histoire de la III^e République rapporte qu'en 1913, après une longue conversation dans les couloirs de cette Assemblée avec Joseph Caillaux, Jean Jaurès s'écriait : « Il est à la fois très près et très loin de moi ! »

C'est à peu près l'expression que je reprendrais si je voulais faire allusion à la réponse que vous m'avez faite tout à l'heure. Vous m'avez, en effet, — et je vous en remercie très profondément — donné satisfaction sur deux des questions que je posais ; au contraire, vous avez cru devoir repousser les deux autres, c'est ce que je conteste.

Je voudrais d'abord faire une réserve sur l'idée générale qui a présidé à vos explications et qui est celle que j'avais critiquée d'après certains rapports de vos services, idée selon laquelle les industriels ont eu tort de ne pas se concentrer et que l'avenir de la bonneterie cévenole est dans une nécessaire concentration.

Eh bien ! je reprends ce que j'ai dit tout à l'heure et avec beaucoup de conviction. Je crois que l'exemple comparé de la bonneterie allemande et de la bonneterie italienne démontre exactement le contraire, car je rappelle que l'une des grosses entreprises allemandes vient de faire faillite et que l'autre connaît de grandes difficultés, alors qu'au contraire l'artisanat italien est en pleine prospérité, ce qui démontre bien que le remède à la crise que subit actuellement la bonneterie cévenole n'est peut-être pas dans une modification de structure profonde de ses entreprises, mais qu'il est bien plutôt dans une modification générale des conditions du travail.

Et cette idée générale critiquée, je disais qu'il y avait deux questions sur lesquelles vous n'aviez pas cru devoir me donner satisfaction.

La première, c'est l'application de l'article 226 du traité de Rome. Vous dites : il n'y a pas crise d'une zone économique régionale. Je vous réponds : cela est pourtant dans la lettre du traité tel que je l'ai lu tout à l'heure à la tribune et si, évidemment, étant donné l'application récente de celui-ci, il n'existe pas de précédent, il importe d'en créer un qui soit éminemment favorable à l'industrie française et de demander une application large de cette clause qui, dans le cas présent, ne pourra être que bénéficiaire.

De même, vous me répondez qu'il ne peut pas être question de créer des zones à vocation bonnetière et des zones à vocation non bonnetière, d'une part parce qu'il n'existe pas de précédent, d'autre part parce que l'on ne saurait maintenir des structures désormais périmées.

Mais je vous réplique que l'absence de précédent en la matière ne saurait être invoquée. Le législateur a toujours le droit d'innover et, à propos d'une question que nous connaissons bien dans l'Hérault et qui est le problème viticole, on a bien voulu créer des zones à vocation viticole et des zones à vocation non viticole et c'est le Gouvernement qui l'a proposé alors qu'il

n'existait aucun précédent en la matière, ce qui démontre bien qu'une politique de ce genre peut être poursuivie nonobstant l'absence de précédent.

Quant aux structures périmées, je vous renvoie aux explications que je viens de donner sur la concentration des entreprises, en répétant ce que j'ai personnellement conclu après l'étude approfondie de ces dossiers, après un voyage en Allemagne et un autre en Italie pour étudier comparativement les trois industries, à savoir que la rentabilité est dans l'entreprise moyenne que l'Etat se devrait d'encourager.

Au contraire — et je vous en remercie profondément, parce que je crois que cela pourra être très efficace — vous l'avez bien voulu me donner satisfaction sur les deux autres problèmes que j'avais posés, en me disant que vous étudieriez avec votre collègue des finances la possibilité d'accorder aux industriels de ces régions des prêts avec différé d'amortissement.

Je suis d'autant plus heureux d'avoir eu satisfaction que cette suggestion était intégralement personnelle et n'émanait pas des professionnels; elle m'était venue à l'esprit parce que, en tant que maire, je pratique couramment ces prêts et que, après mon enquête sur ces industries, j'avais vu quels services ils pourraient rendre.

Je vous suis très reconnaissant d'accueillir cette idée et d'étudier les conditions dans lesquelles elle pourrait être mise en pratique.

De même, vous dites que vous étudiez avec votre collègue des finances le problème de l'aménagement des patentes.

Je vous rappelle — vous le savez, puisque vous avez assisté aux premiers travaux de cette commission — que je suis membre de la commission de réforme municipale qui étudie au ministère de l'intérieur le problème de la refonte de la loi de 1884. Lorsque vous étiez secrétaire d'Etat à l'intérieur, vous nous avez fait l'honneur et le plaisir d'assister à plusieurs réunions de cet organisme. Vous savez donc le travail important qui y a été fait.

M. le ministre des finances y est venu par trois fois. Un avant-projet a été établi. Je crois que l'on pourra s'en inspirer pour unifier le taux des patentes, et c'est ce que je voulais dire ici.

Enfin, vous avez déclaré: « La situation n'est pas si mauvaise, puisque les usines en métiers circulaires travaillent vingt-quatre heures sur vingt-quatre ».

Mais je vous rappelle qu'il n'y a pas à Ganges-le-Vigan que des métiers circulaires; il y a aussi les métiers Coton qui représentent une importante branche de cette industrie.

Pour souligner la crise, je voudrais simplement vous lire une note sur l'activité de la région de Ganges-le-Vigan, au premier trimestre 1962, par référence au quatrième trimestre 1961, et qui fait bien ressortir l'ampleur de la crise:

Effectifs ouvriers, 2.230, soit moins de 5 p. 100; nombre d'heures de travail, 925.000, moins 16 p. 100; salaires, 2.240.000 nouveaux francs, moins 13 p. 100; productions: 9.800.000 paires de bas, moins 15 p. 100; 420.000 paires de chaussettes, moins 3 p. 100; chiffre d'affaires, 17.630.000 nouveaux francs, moins 22 p. 100.

Ce bilan est très largement déficitaire et démontre bien qu'il ne s'agit en aucune manière d'une industrie prospère, mais bien au contraire, hélas! d'une industrie en pleine crise, ce qui pose — et vous l'avez dit — un problème social.

Je vous remercie d'avoir posé la question sur ce terrain. C'est en effet en définitive un problème social qu'il s'agit de résoudre et c'est pourquoi il nous tient à cœur.

Vous avez bien voulu, dans les réponses que vous m'avez apportées sur les prêts avec différé d'amortissement et sur l'aménagement des patentes, souligner qu'un représentant de vos services allait se rendre sur place pour étudier de près le problème.

Je vous en remercie.

Qu'il ne tarde pas! Ensemble nous essayerons de tout faire pour que cette crise soit résolue vite et bien. (Applaudissements.)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'industrie.

M. le ministre de l'industrie. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt l'exposé de M. Bayou, mais comme il n'entre pas exactement dans le cadre de la question posée aujourd'hui, il m'excusera de ne pas lui répondre, ce qui ne ferait qu'allonger le débat.

Je lui rappelle, ainsi qu'aux autres parlementaires, que je n'ai jamais refusé une audience à qui me l'a demandée et que je serai très heureux de m'entretenir de cette question avec lui dans mon cabinet.

M. Raoul Bayou. Je vous en remercie.

M. le ministre de l'industrie. Je ne reviendrai pas sur ma première intervention. Je rappelle simplement à M. Coste-Floret qu'il ne s'agit pas d'attaquer les industriels, de les traiter de « poussièreux » et de leur reprocher de ne pas avoir su s'adapter à la situation de l'époque. Bien au contraire, je rends hommage à leurs efforts passés et présents pour survivre.

Mais les unités qui fabriquent moins d'un million de paires de bas par an, et elles sont nombreuses dans sa région, 50 p. 100 environ, pourront probablement difficilement survivre. Les études très sérieuses faites à ce sujet prouvent que, dans le secteur des fabrications courantes tout au moins, seules des unités pouvant produire plusieurs millions de paires de bas par an seront à l'avenir rentables. C'est pourquoi nous regrettons très vivement que les concentrations nécessaires ne puissent s'opérer, même sur le plan familial et artisanal.

En tout cas la question soulevée par M. Coste-Floret, les remarques de MM. Béchard et Bayou, ont eu le grand mérite de poser le problème du maintien de l'équilibre des revenus et du niveau social entre les différentes régions françaises et de le placer dans son véritable cadre, celui d'économies européennes décloisonnées.

La France, personne n'en doute, est en train de devenir un très grand pays industriel, mais cet essor ne peut se développer spontanément dans une harmonieuse expansion, hélas! La grande poussée d'industrialisation s'est produite naturellement dans la région parisienne, dans le Nord-Est et l'Est, par l'attraction de la capitale et sa centralisation administrative et ferroviaire, par la tendance de l'industrie lourde à s'installer à proximité des sources de matières premières et d'énergie.

Qu'il s'agisse donc de la proximité d'un gisement, d'un port ou d'une grande artère fluviale reliant à la mer, ces conditions de la géologie et de la géographie ont favorisé une partie du territoire national et ont laissé à d'autres — c'est le cas du département du Gard — la poursuite d'activités traditionnelles souvent menacées par l'évolution des techniques ou par la conjoncture.

C'est la cas, monsieur Béchard, de votre région. Pourtant dans la politique régionale du Gouvernement celle-ci ne saurait être délaissée et je veux profiter précisément de l'occasion qui m'est donnée pour rappeler très brièvement cette politique du Gouvernement en faveur de l'équilibre régional.

Il s'agit d'abord d'assurer cet équilibre par une promotion industrielle qui fournisse des emplois à la jeunesse qui monte, mais particulièrement aux jeunes de l'agriculture.

Depuis l'arrêté du 27 mars 1959 et le décret du 15 avril 1960, l'action de l'Etat, déjà commencée par les décrets de 1955, s'est efforcé de favoriser en premier lieu les grandes agglomérations urbaines qu'il était raisonnable de voir se transformer en « pôles d'expansion ». Rennes avait donné l'exemple d'une telle transformation.

Les textes de 1959 et 1960 ont donc dirigé les aides prioritaires de l'Etat en faveur de certaines régions qu'on a appelées les zones spéciales de conversion. Ce sont les zones de Limoges, MontPELLIER, Béziers, Bordeaux, Lorient et Brest.

Qu'il s'agisse de grandes ou de petites industries, lorsqu'elles créent au moins vingt emplois, la subvention donnée par l'Etat est forfaitaire: de 15 p. 100 de l'investissement en cas d'extension de l'entreprise sur place et de 20 p. 100 en cas de création d'activités.

L'octroi de cette subvention entraîne la prise en considération d'un prêt à long terme au taux d'environ 6 p. 100.

Les résultats obtenus ne sont pas négligeables puisque depuis 1959 environ, 50 milliards d'anciens francs d'investissements neufs ont été créés à ce titre, engendrant la création au cours de ces trois années d'environ 20.000 emplois nouveaux.

Ces résultats concernent aussi bien l'industrie mécanique, la construction électrique, l'électronique, les textiles, la confection et la bonneterie.

J'en reviens, monsieur le député, ces précisions données, au problème qui vous préoccupe. C'est l'installation en Loire-Atlantique de deux entreprises de bonneterie qui paraît vous surprendre, parce que vous pensez d'une part que l'estuaire de la Loire n'est pas préparé à cette vocation particulière et, d'autre part, vous l'avez dit, qu'il y a une disparité entre les salaires pratiqués dans cette région et la vôtre.

Il me semble pourtant qu'il a paru fort utile à l'opinion publique de cette région que de nombreux et nouveaux emplois féminins apportent un salaire complémentaire bien nécessaire dans les foyers où la profession des hommes, le plus souvent employés dans la construction navale, est particulièrement menacée.

Néanmoins, je retiens que cette disparité du salaire, qui n'est pas unique, mérite un examen particulier de notre part, et je puis vous donner l'assurance qu'il sera procédé à cette aide.

Mais, revenant à la région de Ganges-le Vigan, je vous rappelle que l'Etat s'est réservé d'intervenir par l'action prévue par les textes et que l'on appelle le « coup par coup ».

Cette procédure permet, chaque fois qu'un cas social se présente sur n'importe quelle partie du territoire, l'octroi d'une prime d'équipement dont l'attribution entraîne la prise en considération d'un prêt à long terme, l'exonération fiscale et, en particulier, la réduction de la patente.

Mais, pour ce faire, encore faut-il que l'administration soit saisie de dossiers établis par les industriels. Or, à ma connaissance, tous les dossiers de ce genre contenant des éléments positifs tendant à rénover l'outillage ou les structures de l'entreprise ont reçu bon accueil de l'administration.

Si un certain nombre de demandes n'ont pas reçu finalement satisfaction, c'est — je le répète — parce qu'il s'agissait d'investissements trop faibles ou à réaliser dans des unités qui semblaient trop petites étant donné les conditions actuelles du marché ou encore parce qu'il paraissait que des considérations personnelles s'opposaient d'une manière insurmontable sur le plan commercial ou sur le plan technique au regroupement d'entreprises ne pouvant que très difficilement survivre isolément.

Sur un plan plus immédiat, d'autres possibilités d'intervention existent, et il serait peut-être souhaitable d'étudier certaines atténuations aux difficultés financières signalées.

Divers moyens ont été envisagés : une intervention auprès de la caisse des marchés, pour qu'elle puisse octroyer, sous une forme — je le répète — à déterminer, des relais de crédit à certains industriels valablement équipés, mais subissant des charges fiscales excessives, et une intervention auprès du ministère des finances en vue d'une harmonisation des taux des patentes entre les départements bonnetiers.

Peut-être pourrait-on songer également à des modalités de location-vente d'usines dont le financement serait assuré par un large concours de la caisse des dépôts.

Vous voyez que nous pouvons disposer en faveur de votre région de moyens appropriés pour soutenir les entreprises et surtout pour en attirer de nouvelles afin de relayer celles dont le déclin est malheureusement sans appel.

M. Coste-Floret a parlé des conditions défavorables qui nous sont faites par la concurrence accrue du marché commun. Je lui rappellerai, en conclusion, qu'à la suite du désarmement douanier et contingentaire dans le marché commun, la vigilance des institutions européennes doit s'exercer, non seulement en vue d'assurer l'expansion harmonieuse entre les six pays, mais aussi de dénoncer et d'interdire les pratiques qui ont pour effet de fausser les conditions de la concurrence.

Or, vous le savez, le gouvernement français a attaché une importance primordiale à la clause du Traité de Rome visant, à la fin de la première étape, l'égalisation des salaires masculins et féminins et l'harmonisation des modes de rémunération des heures supplémentaires.

La solidarité européenne dans un climat de concurrence acceptée implique rigoureusement le respect de ces clauses pour que l'égalité des chances et des charges soit assurée à chacune des nations participantes.

Le Gouvernement français et les industriels français tiennent strictement leurs engagements sur ces points. C'est pourquoi je serai d'autant plus disposé à exiger fermement de nos partenaires et des institutions européennes, notamment dans le domaine d'une politique sociale commune, la sincère application des traités européens.

Je pense qu'en affirmant cela, je donne satisfaction à la troisième question qui m'a été posée par M. Paul Coste-Floret.

M. Paul Coste-Floret. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Mme la présidente. Le débat est clos.

RÉFORME DES TARIFS DE LA S. N. C. F.

Mme la présidente. Les quatre questions suivantes ont été jointes par décision de la conférence des présidents :

M. Montalat attire l'attention de M. le ministre des travaux publics et des transports sur les incidences de la réforme tarifaire proposée par la S. N. C. F. et qui doit entrer en application le 1^{er} juillet prochain, sur l'économie d'un grand nombre de départements français, et plus spécialement de ceux du Massif Central et du Sud-Ouest qui, étant des régions déjà défavorisées

du point de vue de l'expansion économique et industrielle, se voient condamnées à mort si la réforme proposée est appliquée à la date fixée. Cette réforme en effet empêchera pratiquement l'implantation de toute industrie nouvelle dans ces régions et entraînera la fermeture d'industries actuellement florissantes qui ne pourront plus supporter la concurrence. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour concilier dans l'établissement de cette nouvelle tarification les intérêts des industries locales et les efforts d'expansion actuellement tentés en vue de la revitalisation de ces régions.

M. Sagette, attirant l'attention de M. le ministre des travaux publics et des transports sur les graves inconvénients qui résulteraient, pour les départements du Centre de la France, de la réforme projetée des tarifs de la S. N. C. F., lui demande quelles mesures il compte prendre pour éviter à ces départements, déjà sous-développés, une complète asphyxie économique.

M. Neuwirth expose à M. le ministre des travaux publics et des transports que la réforme tarifaire proposée par la S. N. C. F. fait naître les plus graves inquiétudes quant à l'avenir d'un grand nombre de départements français. D'autre part, la S. N. C. F. paraît perdre de vue la notion de service public dans le seul secteur des transports de marchandises. La pondération des distances crée des inégalités flagrantes. Ainsi, dans certains cas, les distances de taxation deviendraient voisines, alors que les distances effectives sont presque dans le rapport du simple au double. Enfin une telle réforme ne peut être envisagée sous la seule optique nationale, mais, au contraire, dans le cadre du Marché commun ; or, on remarque que, pour l'Italie, par exemple, les tarifs de transport tant par fer que par route sont déjà inférieurs. Il lui demande s'il a l'intention d'appliquer au 1^{er} octobre prochain une telle réforme qui paraît être en contradiction avec la politique tant de décentralisation que d'aménagement du territoire.

M. Crucis expose à M. le ministre des travaux publics et des transports qu'à la suite de la publication au *Journal officiel* du projet de réforme des tarifs de la Société nationale des chemins de fer français, des enquêtes ont été menées par les chambres de commerce et d'agriculture de nombreux départements de l'Ouest sur les incidences économiques de cette réforme tarifaire. Il résulte de ces études que l'augmentation du coût des transports ferroviaires atteint des pourcentages non seulement incompatibles avec un développement économique normal, mais susceptibles d'accroître sensiblement le handicap économique dont souffrent ces régions. Il lui demande quelles mesures il envisage pour concilier la politique de développement économique régional et la réforme des tarifs de la Société nationale des chemins de fer français.

La parole est à M. Montalat. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. Jean Montalat. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, au cours de l'interminable discussion sur le IV^e plan, M. Massé, commissaire général du plan, a défini sa politique selon une formule quelque peu esotérique : « Les régions fortes, a-t-il dit, seront l'objet d'une politique d'accompagnement, les régions faibles, d'une politique d'entraînement ».

C'est, peu ou prou, la politique qui a prévalu au commissariat du plan, depuis une dizaine d'années.

Selon nous, cette politique a échoué car, depuis dix ans, en effet, la disparité régionale ne cesse d'augmenter, nos campagnes de se dépeupler et le désert français de grandir.

Nous avons eu, les uns et les autres, quelque espoir de voir s'amorcer, à l'occasion du IV^e plan, une véritable politique de décentralisation. Mais nous avons eu sur ce point une déception. Et notre déception fut plus grande encore lorsque nous avons pris connaissance de la réforme des tarifs de marchandises proposée par la S. N. C. F.

Cette réforme procède bien de la philosophie du IV^e plan et obéit à la formule de M. Massé, commissaire général du plan, qui lui a donné sa bénédiction.

Quels sont donc les éléments de cette réforme, que nous jugeons très inquiétante ?

Deux éléments principaux interviennent, selon nous : la pondération des distances et le basculement des tarifs.

La pondération des distances introduit la notion de prix de revient. Désormais, le kilométrage n'est plus le seul critère retenu pour tarifier le transport d'une marchandise. Le tarif appliqué dépendra du profil de la ligne utilisée, de son équipement et de sa modernisation.

C'est ainsi que sur le trajet Paris-Bordeaux, ligne très fréquentée, moderne, bien équipée et d'un parcours facile, on assistera à une minoration du tarif des marchandises. On rapprochera fictivement Bordeaux de Paris, ce qui aura pour résultat d'alléger de 13 p. 100 le tarif des transports de marchandises.

Par contre, sur la transversale Bordeaux-Saint-Etienne, qui utilise un parcours difficile et parfois montagneux, il sera procédé à une pondération des distances qui tendra à éloigner Saint-Etienne de Bordeaux. Sur certaines parties du parcours, comme Périgueux-Clermont-Ferrand en passant par Limoges, la pondération entraînera une augmentation des tarifs qui atteindra 23 p. 100 sur Brive-Clermont-Ferrand.

Ces chiffres, qu'on le veuille ou non, sont susceptibles de changer les courants commerciaux entre l'Ouest et la région de Lyon-Saint-Etienne-Grenoble.

La basculement des tarifs résulte d'une constatation faite par les techniciens de la S. N. C. F. Ils se sont aperçus que la S. N. C. F. gagnait de l'argent sur les longues distances et en perdait sur les courtes ! D'où cette idée « assez géniale », de diminuer le prix des transports de marchandises sur les longues distances et de l'augmenter sur les courtes distances.

D'autres éléments ont joué, comme le relèvement des prix-planchers, et l'aggravation de la différenciation des tonnages, qui, du reste, pénalise les marchandises pauvres.

Cette réforme a soulevé, vous le savez, monsieur le ministre, un tollé général et une protestation unanime parmi les parlementaires, les chambres économiques — chambres de commerce, chambres de métiers, chambres d'agriculture — et les comités régionaux d'expansion d'une vaste région qui s'étend sur le Massif central et ses contreforts, le Centre-Ouest et le Sud-Ouest de la France et qui représente à peu près les deux cinquièmes du territoire français.

Cette région avait comme handicap principal, du point de vue géographique, d'être trop éloignée, non seulement de la région parisienne, mais du centre nerveux, du centre dynamique du Marché commun. Or, votre système de pondération des distances va l'en éloigner encore davantage.

Vous prenez à rebours la réforme italienne, dont on vous parlera probablement dans quelques instants. Les Italiens ont fait une opération inverse en ce qui concerne l'Italie centrale et l'Italie du Sud, qui sont également des régions désertées.

Ils pratiquent une pondération des distances qui rapproche ces provinces de la frontière du Nord et leur permet de jouer leur rôle, à chance égale, dans le Marché commun.

Monsieur le ministre, dès vos premiers pas dans une carrière que nous vous souhaitons longue et brillante, il nous avait semblé que vous aviez des vues raisonnables sur ce problème. Mais après des discussions avec les pontifes de la S. N. C. F., si nous croyons le ministre autorisé et les échos qui nous sont parvenus, vous paraissez être devenu le défenseur impénitent, et presque intransigeant, de cette réforme.

Avant d'examiner avec vous les arguments convaincants dont on a fait probablement état devant vous, et que vous allez défendre dans quelques instants, je voudrais que nous nous mettions d'accord sur un principe. M. Delacarte, directeur commercial de la S. N. C. F., au cours d'une discussion avec les présidents des chambres de commerce et les représentants des centres économiques de notre région, a précisé que la S. N. C. F. était dans une situation différente de celles des P. et T. et de E. D. F., qu'elle n'avait pas un monopole et qu'elle était placée dans un secteur concurrentiel.

Nous lui donnons raison ; il est exact que la S. N. C. F. est placée dans un secteur concurrentiel ; elle a à faire face à la concurrence des transporteurs routiers, et nous devons en tenir compte.

Mais où nous ne pouvons suivre M. Delacarte, c'est quand il déclare : « A la S. N. C. F. nous sommes des commerçants, nous raisonnons en commerçants ».

Eh bien ! non, il n'est pas possible que la S. N. C. F. ait le caractère d'une entreprise commerciale. C'est pour cela qu'elle est devenue un service public national. Elle bénéficie des avantages des services publics, elle doit en accepter les devoirs et en subir les servitudes.

Ce principe étant posé, je voudrais, monsieur le ministre, examiner avec vous les arguments qui vous ont convaincu.

Le seul argument qui peut être retenu, à mon avis, est illustré par la ligne Paris-Marseille, voie ferrée la plus fréquentée du monde et où le prix de revient du transport marchandise est le plus faible d'Europe. Il est paradoxal de constater que c'est sur ce trajet que la S. N. C. F. perd le plus de trafic au bénéfice des transporteurs routiers. En effet, les camions circulent de plus en plus nombreux dans la vallée du Rhône et posent même des problèmes d'infrastructure, qui vous préoccupent, nous le savons.

Mais il en est ainsi, ajoute la S. N. C. F., sur un certain nombre d'axes importants où nous perdons sur les grandes distances. A l'appui de cette affirmation, on nous montre des graphiques qui synthétisent le développement des trois modes

de locomotion et où l'on voit le trafic ferroviaire croître de façon régulière mais modeste, tandis que le trafic routier monte en flèche.

La progression du trafic routier pose donc des problèmes. Mais nous ne pensons pas qu'il soit possible à la S. N. C. F. de les résoudre par le basculement des barèmes, par la pondération des distances. Ce faisant, elle s'immiscierait directement dans la vie économique du pays, brisant ou, au contraire, suseitant des courants commerciaux. Or, ce n'est pas son rôle. L'organisation des transports est un problème de planification des transports. C'est au Gouvernement à le résoudre et non à la S. N. C. F.

Pour nous rassurer, on nous parle souvent des axes. On nous dit que les axes Paris-Marseille, Paris-Strasbourg, Paris-Lille ne sont pas les seuls auxquels seront appliqués les tarifs pondérés préférentiels, qu'il existe aussi des axes Paris-Bordeaux-Biarritz, Paris-Limoges-Toulouse, Paris-Rennes, par exemple, tout au long desquels les villes bénéficieront de ces mêmes tarifs. Et la S. N. C. F. de reprendre un de ses vieux projets, déjà présenté en 1960 au ministre des finances, et qui consistait à préconiser une expansion économique le long de ces axes ferroviaires principaux.

Or, ce n'est pas non plus à la S. N. C. F. à délimiter les zones d'expansion. Il n'est pas obligé que ces zones soient calquées sur une implantation d'un réseau ferroviaire vieux de cent ans et condamné par tous les économistes. Ensuite, il n'est pas sûr que toutes les villes placées sur ces axes bénéficient de la réforme, car beaucoup d'entre elles doivent leur prospérité à un certain nombre de lignes secondaires, de lignes affluents. C'est ainsi que Limoges, Brive, Angoulême, Bayonne, pour ne citer que les principales qui me viennent à l'esprit, seraient perdantes dans la réforme.

Mais, pour nous rassurer complètement, on nous parle de correctifs pour certaines marchandises, pour certaines industries, pour certaines villes et même pour des régions.

Si, malgré toutes ces précautions, nous dit M. Delacarte, un industriel a l'idée saugrenue de s'installer du côté de Rodez, de Saint-Affrique, ou d'Aurillac, qu'il vienne nous trouver ; nous nous accorderons certainement avec lui ; nous examinerons sa requête dans un esprit bienveillant !

Tels sont les principaux arguments que fait valoir la S. N. C. F., arguments qui ont peut-être convaincu le ministre des travaux publics mais qui n'ont pas entraîné l'adhésion des parlementaires qui, aujourd'hui, l'interpellent.

En ce qui concerne le réseau ferroviaire, nous serons d'accord avec vous, monsieur le ministre, pour condamner, avec tous les économistes, son implantation car toutes les grandes lignes partent de Paris ou y aboutissent. Comme le réseau routier est, peu ou prou, calqué sur cette même implantation, tout concourt à faire de la capitale un grand carrefour de routes unique au monde. C'est peut-être l'une des raisons qui font que Paris connaît depuis longtemps une expansion démographique et économique extraordinaire, anormale, que nous essayons d'ailleurs les uns et les autres de juguler.

Or, la réforme, en favorisant les grands axes qui tous convergent sur Paris, pénalise aussi de façon parfois décisive toutes les transversales qui tant bien que mal — et plutôt mal que bien parce qu'elles sont totalement délaissées et mal équipées par la S. N. C. F. — s'efforcent de relier le littoral atlantique, Bordeaux, la Rochelle, Nantes, à la région de Lyon, Saint-Etienne, Grenoble et, plus au Nord, à Mulhouse et à Strasbourg.

J'ai cité quelques chiffres concernant la région de Bordeaux et de Saint-Etienne qui prouvent que désormais il n'est plus possible de prévoir de courants commerciaux entre l'Ouest et la région de Lyon, Saint-Etienne, Grenoble, d'une part, et celle de Mulhouse et de Strasbourg, d'autre part, qui, demain, aura une importance économique plus grande encore.

Autrement dit, le tarif projeté facilite les régions suréquipées et surcuplées car, en définitive, qu'on le veuille ou non la réforme bénéficie uniquement aux usagers et aux industriels de la région parisienne, du Nord et de l'Est. Mais il n'est pas certain qu'en fin de compte ce tarif soit bénéfique pour les comptes de la nation, car chacun sait ce que coûtent les investissements sociaux dans les régions suréquipées. A cet égard, les élus parisiens qui m'écoutent pourraient nous dire à combien revient l'installation d'un jeune provincial à Paris et aussi, par exemple, le montant du déficit des transports publics de la région parisienne, beaucoup plus élevé d'ailleurs que le déficit du trafic marchandises sur les lignes transversales et sur certaines lignes provinciales, et que l'Etat prend en compte au moins pour partie.

Si parfois je m'élève au cours de cet exposé contre certains fonctionnaires du commissariat du plan, c'est parce que je crois qu'ils ont tort d'appuyer la réforme des tarifs de transport

des marchandises. S'ils désiraient vraiment pratiquer une politique de décentralisation industrielle et limiter l'expansion démographique et économique de la capitale, ils devraient, au contraire, demander au Gouvernement, plus particulièrement au ministre des travaux publics et des transports, d'étudier un projet de liaison ferroviaire transversale Ouest-Est, ainsi qu'un projet routier.

Je sais que certains ministres sont favorables à ces projets. Ainsi pourrait-on créer de nouveaux courants commerciaux Ouest-Est et permettrait-on à plusieurs provinces de se rapprocher du centre dynamique du Marché commun.

J'en viens aux correctifs. Récemment, une délégation d'élus et de présidents de comités d'expansion s'est rendue auprès de M. le Premier ministre pour lui exposer les doléances des représentants des intérêts économiques du Massif Central et du Sud-Ouest. Nous avons été entendus puisque, probablement à l'instigation de M. le Premier ministre, une série de correctifs ont été prévus en faveur d'un certain nombre de départements du Centre, dont le mien, correctifs qui sont très favorables, notamment en ce qui concerne le transport des marchandises agricoles, du bois, des matériaux de construction, de la viande. Mais en dépit des mesures bienveillantes qu'ils constituent, nous sommes hostiles à la réforme, car la multiplicité même de ces correctifs montre que celle-ci n'est pas au point et qu'elle n'est pas juste.

D'autre part, ces correctifs qui s'ajoutent à d'autres correctifs vous font entrer de plain-pied dans l'arbitraire. Comment pourriez-vous justifier, monsieur le ministre, que telle marchandise pourra bénéficier d'un correctif tandis que telle autre en sera exclue ? Comment expliquer que, dans la même ville, une industrie sera favorisée et une autre pénalisée ? Comment justifier qu'un certain département sera pénalisé tandis que le département limitrophe, qui a parfois les mêmes activités, sera favorisé ?

Ainsi, à la suite de ce que j'ai tendance à appeler les « correctifs Pompidou » — j'ai l'impression, mais peut-être me trompé-je, que nous les devons à cette démarche — un certain nombre de protestations se sont élevées dans le département voisin.

C'est qu'il est difficile, monsieur le ministre, d'expliquer pourquoi la Corrèze et pas la Dordogne, pourquoi le Lot et pas le Gers, pourquoi l'Aveyron et pas l'Ariège.

Un autre aspect du problème nous inquiète : l'aspect financier.

M. Delacarte et les techniciens de la Société nationale des chemins de fer français nous ont dit d'abord que, sur un trafic de marchandises de 470 milliards, le bénéfice, si l'on applique brutalement la réforme, s'élèverait à 4 milliards et demi. Puis, dans un deuxième stade, ils nous ont indiqué que l'opération serait blanche. C'est dire que 4 milliards et demi auraient disparu par l'application des correctifs. Or, depuis, les correctifs se sont multipliés.

Monsieur le ministre, je vous donne rendez-vous au mois d'octobre prochain : votre réforme sera vidée de sa substance, tandis que le bilan financier risquera d'être déficitaire. Tout compte fait, elle coûtera cher à la nation.

Avant de conclure, j'appelle votre attention, monsieur le ministre, sur un argument souvent avancé par la Société nationale des chemins de fer français, à savoir que le prix du transport n'entre que pour une faible part dans le bilan d'une entreprise.

Je sais que des représentants de la Loire ou de départements situés à l'Est du Massif Central vous montreront que pour certaines industries métallurgiques, par exemple, le prix du transport entre pour une grande part dans le prix d'une marchandise rendue à destination.

Pour ma part, je pourrais citer de multiples exemples, notamment celui de Champagnac. Non pas, monsieur Sagette, parce que cette ville est située à quelques kilomètres de Monboudif, dont on a beaucoup parlé ces temps derniers, mais parce que cette ville est située aux confins de trois départements, le Puy-de-Dôme, le Cantal et la Corrèze, très touchés par la réforme. C'est en quelque sorte un exemple type.

Pour pallier les conséquences sociales graves résultant de la fermeture des mines de Champagnac, l'Etat a consenti de gros efforts sous forme de primes d'équipement et de prêts et a incité les industriels à y créer des entreprises. L'expérience s'est développée favorablement et les industries qui se sont implantées sont maintenant florissantes.

Mais étant donné la nature des productions et la position géographique de Champagnac, victime de cette discrimination — c'est un cas extrême, je le concède — les industriels, dont les prix ne seront plus concurrentiels, craignent d'être amenés à fermer leurs usines. Comment, dès lors, qualifier la politique de l'Etat qui consiste à accorder des primes pour inciter les

industriels à s'installer dans une région et qui, par le biais d'un service public, les pénalise et les contraint à fermer leurs portes ? (Applaudissements.)

Le dernier point sur lequel je voudrais appeler votre attention, monsieur le ministre, est ce qu'on appelle le problème des petits colis. Il intéresse un certain nombre d'industriels et surtout des centaines de milliers de commerçants et d'artisans et il constitue un des facteurs déterminants pour l'économie de notre province.

Or ce transport des petits colis n'est pas justiciable des correctifs. Certains experts, par ailleurs favorables à la réforme, reconnaissent que ce sera là un facteur de vie chère. Cette hausse entraînera dans toutes ces régions déshéritées, en difficulté du point de vue économique et victimes des abattements des zones de salaires, une hausse du coût de la vie, des denrées alimentaires, du prix des petits produits manufacturés et même du charbon et du fuel.

Interrogés sur ce point, les experts de la Société nationale des chemins de fer français nous disent qu'ils ne peuvent pas nous répondre. Très loyalement ils ont reconnu que leur argumentation sur ce point était en défaut et ils nous ont incité à nous adresser au ministre. C'est ce que je fais en ce moment.

Monsieur le ministre, nous savons que nous sommes, depuis toujours, des pays quelque peu déshérités dans l'ensemble du Massif Central et du Sud-Ouest. Déjà, en 1959, notre part dans les emprunts destinés aux investissements nationaux n'atteignait que 15 p. 100, alors que dans ce même laps de temps la région parisienne obtenait 54 p. 100 de ces mêmes crédits. Fait plus remarquable encore, dans cette même période de référence, nos départements, sans l'aide de l'Etat, uniquement par leurs propres ressources, ont financé des investissements s'élevant à plus d'un milliard de francs, alors que la région parisienne finançait des investissements d'un montant de 374 milliards. Cela signifie que l'aide de l'Etat nous est dispensée de façon parcimonieuse depuis longtemps, alors que nous essayons de pallier sa carence et, par de lourds sacrifices, de revitaliser une région à laquelle nous sommes profondément attachés.

Ce que vous demandent tous ces élus, aujourd'hui solidaires, c'est que leurs efforts ne soient pas contrariés par un service public et que la Société nationale des chemins de fer français ne donne le coup de grâce. Ce que nous vous demandons, c'est non seulement de nous rassurer, mais aussi d'apaiser nos craintes et nos angoisses. (Applaudissements.)

Mme la présidente. La parole est à M. Sagette.

M. Jean Sagette. Madame la présidente, mesdames, messieurs, mon intervention sera brève, car il serait abusif de ma part de retenir l'attention de l'Assemblée et la vôtre, monsieur le ministre, après l'excellente intervention de M. le président Montalat, député de la Corrèze, qui, d'ailleurs, a traité de problèmes intéressant mon département.

Je m'associe de tout cœur, en mon nom personnel et en celui de M. Chauvet, député du Cantal, aux déclarations et aux conclusions de l'exposé de notre collègue de la Corrèze. Cela m'est d'autant plus facile que les intérêts du Cantal et ceux de la Corrèze sont à peu près identiques. Je m'associe également d'avance à l'intervention que fera dans un instant M. Neuwirth, député de la Loire, qui a bien voulu ce matin me communiquer les grandes lignes de son exposé. Je sais que tant sur le plan national qu'international ses arguments sont valables et je les fais miens. Pour la dignité de nos débats, je crois donc inutile d'insister sur ce point.

La situation financière pénible dans laquelle se trouvent les chemins de fer français aurait pu être évitée si les fonctionnaires qui ont étudié avec tant de soin le problème de la dépréciation des tarifs avaient mis au point avec le même souci de justice et d'objectivité une véritable politique de coordination du rail et de la route. Ce reproche, monsieur le ministre, ne peut pas s'adresser à vous, car vous n'avez pris vos nouvelles fonctions que depuis une date trop récente.

Si par hasard le projet de dépréciation voyait le jour, il faudrait demain prendre toutes dispositions pour permettre l'équipement des régions où le transport par la route bénéficierait de la priorité. Il faudra mettre aux archives toutes les réglementations qui paralysent aujourd'hui la création de lignes de transport, limitent les tonnages, empêchent les achats de camions. Dans l'intérêt de nos paysans, de nos ouvriers, de nos commerçants et de nos artisans — et seul cet intérêt doit compter — il faudra que la concurrence normalise les transports et les tarifs. Toute autre solution serait contraire au bon sens.

Le problème que nous étudions aujourd'hui a certainement de graves incidences économiques. Il présente surtout un caractère politique qui ne doit pas nous échapper. Ainsi que l'a dit M. le président Montalat, le problème est d'ordre gouverne-

mental. Il n'est pas du ressort de la Société nationale des chemins de fer français, cet aspect du problème doit être l'objet, de votre part, monsieur le ministre, d'une attention toute particulière. Si l'Assemblée avait pu voter, la nuit dernière, l'amendement qui lui était présenté, vous auriez constaté une unanimité contre votre projet, qui vous aurait convaincu.

En terminant, je dirai que le problème de la normalisation des prix des transports est un problème de solidarité nationale. Les départements menacés font appel à cette solidarité nationale. (Applaudissements.)

Mme la présidente. La parole est à M. Neuwirth.

M. Lucien Neuwirth. Mesdames, messieurs, j'ai parfaitement conscience de l'honneur qui m'est fait d'avoir à plaider un tel dossier, surtout connaissant les conséquences que peut avoir la réforme qui nous est proposée.

Il y a quelques jours — c'était, je crois, le 10 mai dernier — le chef d'une entreprise française déclarait :

« Une politique économique implique une unité d'intention et d'action et il faut prendre garde de ne pas rompre cette unité.

« Ce que l'on appelle, par une discrète pudeur, la remise en ordre des tarifs de la Société nationale des chemins de fer français aura pour effet de pénaliser les usines situées dans les régions de faible vocation industrielle et de rompre ainsi cette unité.

« Or est-il équitable d'encourager les entreprises à s'installer dans ces régions que l'on souhaiterait précisément réveiller de leur long sommeil, et en même temps de leur faire payer leurs transports plus cher, de les frapper d'une véritable amende ?

« Si les lignes de chemin de fer étaient déficitaires dans ces régions, c'est justement que l'activité économique y était insuffisante.

« On nous dit : vous avez fait œuvre utile en transférant votre usine de tracteurs de Saint-Denis à Bourbon-Lancy, mais on nous dit aussi : pour livrer vos tracteurs par le rail dans le reste de la France et à l'étranger, cela vous coûterait moins cher si vous étiez à Saint-Denis. Et cela vient après ce transfert à Bourbon-Lancy de la division tracteurs qui aura coûté à notre société neuf cents millions d'anciens francs.

« Evidemment c'est une opération qu'à la lumière de ce que nous savons aujourd'hui, nous ne serions pas tentés de refaire. On nous a demandé de jouer un jeu difficile et nous l'avons joué selon les règles, en y consentant d'ailleurs de lourds sacrifices. Nous souhaitons seulement que l'on ne vienne pas maintenant en bouleverser les données. »

Voilà ce que déclarait le 10 mai dernier le chef d'une des plus grandes entreprises françaises.

Monsieur le ministre, avant de vous faire part des conclusions que l'on peut tirer de l'argumentation que je vais avoir l'honneur de vous présenter, je désirerais compléter votre information et attirer l'attention de l'Assemblée nationale sur des faits irréfutables qui prouvent combien la réforme tarifaire de la Société nationale des chemins de fer français frappe des secteurs de notre activité nationale.

Je veux aussi rendre hommage à la loyauté des services de la Société nationale des chemins de fer français qui ont communiqué, tant aux chambres d'agriculture qu'aux chambres de commerce, aux comités d'expansion régionaux et locaux, tous les renseignements et toutes les informations qui leur avaient été demandés.

En vue de procéder à une revue rationnelle de ces différents points, je commencerai par examiner l'incidence de la réforme sur les ports.

Deux exemples sont frappants. L'un est particulièrement rendu douloureux par son absurdité même, je veux parler du cas de la Rochelle.

M. Alain de Lacoste-Lareymondie. Merci.

M. Lucien Neuwirth. La Rochelle est touchée par le raccourcissement de son hinterland et par la pondération des distances.

J'ai été saisi par l'office des transports des postes et télécommunications et des routes du Centre-Ouest d'un document faisant ressortir, par exemple, qu'en ce qui concerne la distance entre le port de la Rochelle et dix villes avec lesquelles ce port avait l'habitude de correspondre, les avantages kilométriques sont indubitablement au profit d'un port lointain, d'un port normand. La comparaison des distances, par exemple, avec le port du Havre, donne des résultats très comparables, souvent même plus importants.

Pour Grenoble, l'avantage de 116 kilomètres qu'avait la Rochelle devient un handicap de 90 kilomètres, soit un écart de 206 kilomètres.

Il n'est d'ailleurs pas évident — j'appelle votre attention sur ce point qui est important — que les ports du Havre et de Rouen vont bénéficier du trafic perdu par le port de la Rochelle. Nous ne serions pas étonnés, compte tenu des frais de passage très réduits du port d'Anvers, où les armements prennent à leur charge les frais d'embarquement, compte tenu des réductions très importantes des frais de transport de ces régions du Sud-Est sur le port belge, que ce soit ce dernier qui bénéficie finalement du trafic perdu par la Pallice.

Nous pouvons aussi prévoir, normalement, une réduction des escales, ce qui est grave, car cette réduction va créer un déséquilibre financier.

Actuellement, de nombreuses escales de lignes régulières se font à la Pallice pour charger des marchandises diverses en provenance de nombreuses régions de France. Une réduction, même faible, de ces tonnages compromettra à coup sûr cet équilibre financier et doit conduire les armements à réduire, voire à supprimer certaines lignes.

Un point qui touche à l'absurdité est celui qui concerne le silo de la Rochelle.

Le silo de la Rochelle est en fonctionnement depuis le mois de septembre 1960 ; pour l'établir, les organismes stockeurs de la région, qui considéraient la Pallice comme le seul port pour l'exportation, compte tenu de la tarification en vigueur, ont accordé leur participation. C'est ainsi que plusieurs coopératives agricoles, notamment de l'Indre et d'Indre-et-Loire, ont souscrit pour près de 250.000 nouveaux francs au capital social de la S. I. C. A. de la Rochelle-Pallice, la société prévue pour installer ce silo.

Je précise que le trafic sur lequel est basée l'étude de rentabilité du silo s'élève de 120.000 à 200.000 tonnes, dont environ 90 p. 100 doivent être transportées par voie ferrée.

C'était la politique commencée en 1960, et mise en péril en 1962 par ce projet de réforme tarifaire. L'incidence est particulièrement grave pour la relation Châteauroux—la Pallice, puisqu'elle entraîne une hausse de 14,30 p. 100 sur le blé et de 24,71 p. 100 sur l'orge.

Depuis la création du silo portuaire de la Pallice qui rend cette relation obligatoire pour nos exportations de céréales, les coopératives de l'Indre et d'Indre-et-Loire expédient annuellement 6.000 tonnes environ de blé et 10.000 tonnes environ d'orge. C'est-à-dire que la nouvelle tarification, si elle était appliquée, entraînerait pour ces coopératives une augmentation annuelle d'environ 88.000 NF pour la seule relation Châteauroux—la Pallice.

En ce qui concerne donc les coopératives en question, cette réforme se traduirait par une augmentation annuelle des frais de transports de plus de 15 millions d'anciens francs.

Vous comprendrez donc que les conséquences en ce qui concerne la Rochelle dans ce seul domaine sont particulièrement graves, et que l'on doit en tenir compte.

Pour les engrais, par exemple, je dois signaler qu'en 1961 la Pallice a importé 8.700 tonnes de nitrate de soude et 12.000 tonnes de superphosphates. Ce port a assuré une partie du trafic des pâtes à bois et du minerai de zinc à l'importation.

Ainsi, le port de la Rochelle qui a fait un effort considérable, afin de pouvoir s'équiper et faire face aux demandes qui lui étaient adressées dans le cadre de la politique d'aménagement du territoire, se trouve le premier pénalisé par cette réforme tarifaire de la S. N. C. F.

Je tiens d'ailleurs à dire que la situation est la même pour d'autres ports. Je crois d'ailleurs qu'un de mes collègues vous parlera du port de Nantes.

La Chambre de commerce de Nantes a établi un rapport dans lequel il est noté que les transports à courte distance, notamment de Nantes à Ancenis ou Nantes—Chantenay, sont très fortement pénalisés. On peut douter que, dans ces cas, l'intérêt général y gagne. En effet, les investissements supplémentaires en équipement routier pour le centre urbain qui risquent de devenir nécessaires peuvent être nettement prohibitifs.

Cela ne concerne qu'une des conséquences par rapport à deux ports français de l'Atlantique que sont la Rochelle et Nantes, mais tout à l'heure un de nos collègues, M. Lurie, je crois, vous parlera d'une incidence autrement grave sur un port français de la Méditerranée, le port de Sète.

Après l'incidence sur les ports, voyons l'incidence sur l'agriculture.

Les Chambres d'agriculture font remarquer dans un récent rapport que l'on tend à décourager l'usage des chemins de fer

dans des régions difficiles ou au service des économies pauvres, de l'économie agricole en particulier, alors qu'aucun autre mode de transport ne réalise au même degré l'universalité des transports.

On accentue brutalement, au moment de la mise en marche du Marché commun, au profit de la grande industrie concentrée dans des régions à économie riche, le désavantage initial de ces mêmes secteurs à économie pauvre. qu'une saine politique devrait, au contraire, tendre à corriger par tous moyens.

A ce sujet l'assemblée permanente des présidents des chambres d'agriculture, qui vient de se réunir et de délibérer conformément aux dispositions d'ordre législatif et réglementaire, a pris une résolution particulièrement importante.

Dans ces considérations, elle indique que l'enquête sur la modification tarifaire établit de façon incontestable que les régions défavorisées de l'Ouest, du Centre et du Sud-Ouest verront, sauf quelques rares exceptions comme dans certains cas de transport de fruits, de légumes et de pailles, en quelque sorte tous les transports ferroviaires qui les intéressent, même dans leurs communications avec les régions les plus favorisées du territoire, grevés de hausses très importantes des prix de transports — citons, à titre d'exemple, le machinisme agricole — qui, par des réactions en chaîne inévitables, détermineront la hausse des prix généraux, en particulier dans les régions rurales.

D'autre part, les perspectives les plus lointaines sur lesquelles se fonde la réforme, dans l'espoir d'une économie implantée rationnellement en fonction des marchés, procèdent d'un optimisme qu'on ne saurait partager, si l'on observe qu'aucune des conditions de base nécessaires pour rendre ces marchés suffisamment valables n'est réalisée.

Ces conditions de base démographiques, sociales ou administratives ne sont pas à l'heure actuelle réalisées et elles ne le seront pas plus le 1^{er} octobre prochain.

L'assemblée permanente des présidents des chambres d'agriculture a donc pris la résolution de s'opposer de la façon la plus ferme à la réforme et de demander le rejet de la proposition tarifaire.

Après l'agriculture, voyons quelle est l'opinion des chambres de commerce.

La chambre de commerce d'Epinal dénonce, dans une lettre récente du 6 juin, les répercussions de la nouvelle tarification sur les industries vosgiennes, en particulier sur la papeterie, bien que cette industrie traditionnelle vosgienne se soit modernisée sans relâche depuis quinze ans, améliorant sa productivité et augmentant ses effectifs.

L'industrie laitière subira des hausses sensibles, à moins de transporter ses fromages par wagons de plus de huit tonnes, ainsi que le prévoit la réforme, ce qui ne paraît guère possible. Pour l'approvisionnement des boîtes à fromage qui proviennent surtout du Jura, la hausse est considérable.

Quant au textile vosgien et au travail des étoffes, les hausses paraissent à première vue modérées et ne frapper que quelques relations seulement. Il faut cependant signaler que la confection devrait subir la hausse des envois de petits colis, préjudiciable également à d'autres firmes qui utilisent ce mode d'emballage. La même remarque s'applique aux expéditions de linge de maison et de tissus fins.

On connaît l'importance de l'industrie textile dans les Vosges.

« Aussi — est-il indiqué dans la note en question — votre compagnie se demande si une question relativement mineure, comme celle de la réforme proposée, ne met pas en cause, en réalité, tout l'avenir de la vocation industrielle, pourtant séculaire, des vallées vosgiennes. Il paraît très dangereux, à partir de critères généraux et abstraits, d'orienter, par des procédés du genre de la réforme, l'activité industrielle vers telle région au détriment de telle autre.

« En effet, dans la mesure où l'économie française devient une économie concertée la question se pose de savoir si ces investissements ne seront pas, eux aussi, de plus en plus influencés par des questions de rentabilité pure et de moins en moins déterminés par des facteurs humains et par les structures déjà existantes, et qu'un peu d'imagination créatrice peut revivifier et développer. »

« La nouvelle tarification, si elle était adoptée, favoriserait le transport routier sur les distances comprises jusqu'à 200 kilomètres. Dans les Vosges, le trafic routier dans les hautes vallées s'accroîtra très sensiblement et notre infrastructure routière se révélera de plus en plus insuffisante. »

Enfin, la compagnie de la chambre de commerce et de l'industrie d'Epinal indique :

« Au moment où nous constatons que les entreprises parisiennes hésitent déjà à s'éloigner assez de Paris pour implanter

des usines dans les Vosges, est-il opportun de leur faire prévoir, dès l'origine, un accroissement de leurs charges ? Si faible qu'il puisse être, son effet psychologique et défavorable est certain. »

Nous pourrions passer en revue tout un catalogue, tout un inventaire de positions des différentes chambres de commerce de France. Je n'en retiendrai qu'une ou deux.

Celle de Nantes indique :

« Le bilan régional est encore plus mauvais que le bilan portuaire ; il est trop évident que c'est l'économie agricole de nos départements de l'Ouest et que c'est la moyenne et petite industrie qui paie les avantages accordés à la grosse industrie. Cette charge est d'autant plus lourde que la voie ferrée de desserte est moins bonne ; des régions comme celles de Pornic, Paimbœuf, Chateaubriand et Saint-Mars-la-Jaille seront très fortement handicapées, toute installation industrielle nouvelle de quelque importance y devient pratiquement impossible. »

Je me permettrai de faire référence à la décision de la chambre de commerce et d'industrie de Saint-Etienne :

« La déperdition des tarifs préconisée aura pour nécessaire corollaire l'intervention des pouvoirs publics pour soutenir certaines activités des régions à profil difficile situées à l'écart des grands axes de communication. Même lorsque les entreprises de ces régions ne semblent pas directement affectées par le projet de réforme, elles le sont, en fait, par l'abaissement des tarifs de transports à longue distance, sur les axes privilégiés qui avantage leurs concurrents d'autres régions.

« La région stéphanoise, siège d'industries lourdes, dépourvue de voies navigables, est particulièrement sensible aux variations des tarifs par fer.

« La réforme se traduit par une aggravation de sa situation parce qu'elle est placée en bordure d'un massif montagneux d'accès difficile, parce que le basculement des tarifs lui est généralement défavorable.

« Le fait est illustré par un seul exemple que je vais citer.

« Le prix du transport de Saint-Etienne à Bordeaux de la tonne de produits sidérurgiques sera majoré de 6 nouveaux francs. Dans le même temps, le prix du transport de ces mêmes produits du bassin lorrain ou d'Allemagne vers Bordeaux diminuera de 15 nouveaux francs par tonne. Il sera donc nécessaire d'abaisser le prix de vente départ de 21 nouveaux francs par tonne, pour rester compétitif.

« La sidérurgie du Centre-Midi se trouvera ainsi soumise à une concurrence encore plus vive de la sidérurgie du Nord-Est de l'Europe. L'abaissement de ses prix de vente, indispensable pour compenser ces différences sur les prix de transport, a été estimé à 1 milliard d'anciens francs par les représentants de la chambre syndicale de la sidérurgie du Sud-Est. »

Je vous ferai grâce d'un exemple concernant le coke, et pourtant un problème se pose à ce sujet puisque nous connaissons le coke d'origine italienne. J'indiquerai simplement que le prix de transport d'une tonne de coke de fonderie du Pas-de-Calais à Saint-Etienne sera abaissé de 1,8 p. 100. Or, sauf correctif à intervenir, le prix du transport d'un coke de la Silardière, située à douze kilomètres de Saint-Etienne, à Autun se trouve majoré de 10 p. 100. Les prix de transport du coke carburier vers les Alpes seront majorés de 3 à 4 p. 100, aggravant encore la concurrence du coke de Lorraine, du coke de gaz et surtout du coke italien dans cette région.

Je signale en même temps que les tarifs de transport de houille des chemins de fer allemands sont abaissés de 11 p. 100.

La chambre de commerce et le comité régional d'expansion économique d'Auvergne sont eux aussi inquiets de cette déperdition des tarifs de la Société nationale des chemins de fer français qui s'analyse en une augmentation des tarifs applicables aux seules régions déprimées dont l'Auvergne est l'exemple type, en raison des difficultés du profil du haut relief montagneux et de la faible densité de sa population.

Déjà les industriels intéressés par une implantation sur une zone industrielle embranchée demandent à réfléchir. Déjà les chefs d'entreprises de la région envisagent, ainsi que le disait tout à l'heure mon collègue M. Montalat, le transfert de leurs activités. Déjà s'éteint l'espoir qui commençait à renaître grâce aux organismes d'expansion économique.

C'est pourquoi, en complet accord avec l'ensemble des organismes représentatifs des quatre départements, le comité d'expansion économique d'Auvergne vous demande que ne soit pas appliquée l'augmentation de tarifs de la Société nationale des chemins de fer français entraînée pour la région d'Auvergne par la réforme tarifaire.

M. Sagette a fait allusion tout à l'heure à sa région. Or une réunion qui groupait les chambres de commerce et d'industrie

de toutes les régions économiques du Limousin-Poitou-Charente a étudié un projet de réforme tarifaire qui indique que l'application d'un tel système, dont l'un des effets sera d'inciter au développement de l'industrialisation dans des régions déjà suréquipées, n'aurait pas forcément une incidence globale heureuse sur les comptes de la nation. Car il faut considérer le rendement dégressif des investissements publics de tous ordres entraîné par la croissance excessive des régions privilégiées.

Une telle formule peut avoir pour conséquence une modification des courants d'échanges et un déséquilibre accru du développement économique régional, pesant beaucoup plus lourdement en fin de compte sur le budget général de la nation.

Pour 245 relations dans cette région même du Limousin-Poitou-Charente, 180 distances sont en augmentation fictive, 64 seulement en diminution fictive et une sans changement.

Pour terminer l'analyse de cette région, il est nécessaire de citer un exemple type que je vous demande de retenir. Il concerne une usine de produits chimiques et cellulose de la Haute-Vienne qui va supporter des majorations de frais de transport dépassant 555.000 nouveaux francs, compte tenu des engagements de fidélité souscrits.

Ce sont essentiellement les arrivages de bois expédiés de points disposés à faible distance et dans des régions accidentées qui sont à l'origine de cette hausse considérable. En effet, la variation du coût annuel des transports se répartit ainsi pour les arrivages de cette entreprise : bois de châtaignier, 27,8 p. 100 ; autres bois, 11,7 p. 100 ; produits chimiques divers, 12,1 p. 100 ; moyenne pondérée, 20,7 p. 100.

J'appelle alors votre attention, monsieur le ministre, sur certaine dualité qui se manifeste dans vos services à l'occasion de cette réforme. Dans un cas semblable, il est possible que le transport par route soit souhaitable. Cependant, il pose un problème d'infrastructure.

Dans l'exemple cité, il faudrait presque 150 camions pour assurer l'approvisionnement de l'usine. Or l'ingénieur des ponts et chaussées du département considéré serait sans doute fort embarrassé si, un jour, cette décision devait intervenir, en admettant que puissent être trouvés des transporteurs en nombre suffisant.

Ces considérations s'appliquaient aux chambres de commerce de France.

J'en arrive à la sidérurgie du Centre-Midi qui intéresse 48 départements comptant 47 usines qui occupent 56.000 personnes.

Actuellement, la sidérurgie du Centre-Midi dispose des différents modes de transport suivants : 1 p. 100 de voies d'eau ; 75 p. 100 de chemins de fer ; 24 p. 100 de routes.

J'ai déjà souligné en commission des finances l'exemple — et M. Montalat l'a rappelé — de différences de tarification en ce qui concerne Bordeaux et Thionville et Saint-Etienne.

Il est inutile que j'y revienne.

Je signale cependant que les bilans établis par la S. N. C. F. par entreprise pour l'année 1960 sont exacts mais qu'un élément a été oublié : on ne tient pas compte, pour les produits à recevoir par les usines, de l'incidence qu'auraient déjà sur le prix de ces produits les hausses qu'ils supporteraient éventuellement eux-mêmes du fait de la réforme.

Il ne nous a pas été possible de chiffrer le coût global de ces alignements mais, si l'alignement moyen à consentir sur les produits sidérurgiques se situe au niveau de 10 nouveaux francs la tonne avec des « maxi » de 20 à 25 francs, ceux qui seraient rendus nécessaires pour la vente des autres produits finis pourraient atteindre des « maxi » de 50 nouveaux francs par tonne.

Enfin, pour terminer ce tour d'horizon des incidences et des conséquences possibles de la réforme, je citerai le point de vue de l'union des offices de transport et des postes et télécommunications :

« ...Nous sommes obligés d'observer que l'équilibre entre la masse des trafics bénéficiaires et la masse des trafics pénalisés n'apporte aucun argument de poids en face de la crainte que fait naître la perspective de déséquilibres brutaux, quelle que soit d'ailleurs la valeur absolue des écarts réalisés qui vont résulter de la réforme soit entre entreprises diverses de la même profession, soit entre catégories d'activité attachées à des localisations géographiques données.

« Les conséquences de ces déséquilibres seront nombreuses et également graves :

« Elles entraîneront des déplacements parfois importants dans les limites des zones d'action commerciale qui se sont établies et consolidées.

« Il est bien évident que la zone de clientèle se sera resserrée pour les entreprises défavorisées et élargie pour les entreprises favorisées, mais sans que les consommateurs implantés dans les zones défavorisées puissent jamais retirer quelque bénéfice que ce soit des abaissement de prix de transport dont bénéficieront les producteurs favorisés...

« Citons, par exemple, le problème posé par les usines métallurgiques de Saint-Chély-d'Apcher, en Lozère, qui vont subir des prix de transport globalement majorés de 17,5 p. 100 et qui, si aucune correction n'est apportée à cette situation, devront fermer leurs portes. C'est toute une population ouvrière, commerciale et agricole qui perdra ainsi ses moyens de vivre...

« D'autre part, l'insuffisance actuelle, que nous ne pouvons que constater, des réseaux routiers locaux, plus encore le caractère insuffisamment spécifique d'une tarification routière qui reste étroitement apparentée à celle du fer, doivent faire l'objet des adaptations progressives qui rendront possible une véritable coordination demeurée aujourd'hui précaire. Le temps est évidemment nécessaire pour l'aboutissement de ces entreprises...

« Si, contrairement aux suggestions qui sont présentées dans le but de soumettre à l'administration des formules constructives, il apparaissait impossible de différer l'homologation — malheureusement, l'homologation est déjà faite — ce que nous regretterions vivement, il convient qu'à tout le moins la décision d'approbation assortie de réserves dans le sens indiqué prévoit une mise en application différée, avec un délai — je reviendrai sur ce point — qui permettrait d'étudier les séries de correctifs complémentaires grâce auxquels on évitera de perturber les activités partiellement touchées par la réforme. Il ne faudrait pas, en effet, que certaines de ces activités, pour lesquelles on a reconnu ou pour lesquelles on reconnaîtrait la légitimité de retouches tarifaires, se trouvent pour une période plus ou moins longue mises en difficultés par des mesures que l'on envisagerait de corriger par la suite. »

On aborde là le problème de la précarité.

Ma conclusion portera d'abord — et là je m'adresse surtout aux techniciens qui vous entourent, monsieur le ministre — sur la définition même du mot tarif.

Le fondement doctrinal d'une adaptation des tarifs aux prix de revient est inadmissible si l'on considère, abstraction faite de la validité des calculs de prix de revient et du choix des éléments retenus, que le prix du transport est rendu intégralement proportionnel à un prix marginal qui n'est qu'une fraction du coût total.

Or le perfectionnement technique dont l'origine est dû en grande partie à des investissements qui créent des charges financières importantes, a pour effet de faire croître la part des frais fixes — péages — par rapport à la part des frais marginaux individualisables : réduction du parc des locomotives, du parc des wagons, du nombre des ateliers, des triages, des frais d'électrification. Une mesure tarifaire qui fait croître le prix de transport comme le coût marginal et qui, en conséquence, charge les transports chers, c'est-à-dire les transports de produits spécifiquement pauvres dans les régions pauvres, aboutit finalement à faire payer les péages, les frais financiers et les charges des investissements et de perfectionnement technique aux secteurs de l'économie qui peuvent le moins supporter cette charge et qui au surplus bénéficient le moins de ces perfectionnements et investissements techniques.

Puis-je me permettre de poser une question ? Comment le ministère des finances qui s'oppose à toute augmentation de prix, qui interdit aux préfets d'autoriser la moindre élévation de tarif dans leur département, pourrait-il admettre une augmentation, dans certains cas considérable, des tarifs de la S. N. C. F. ? Par quel moyen pourrait-il penser pouvoir interdire les augmentations de prix des différentes marchandises qui ne manqueront pas — et c'est naturel — d'intervenir, par suite de l'augmentation des tarifs des transports ?

Ainsi que j'ai eu l'honneur de l'exposer longuement devant la commission des finances, une réforme tarifaire ne peut être envisagée sous la seule optique du mode de transport national, même lorsqu'il s'agit du plus important. Il convient de considérer les positions respectives des autres partenaires du Marché commun. Ce n'est un secret pour personne que les tarifs pratiqués, par exemple, en Italie, sont déjà nettement inférieurs aux tarifs français. Il en va de même pour les tarifs des autres pays du Marché commun.

Une des argumentations de base justifiant la réforme tarifaire de la S. N. C. F. serait — je dis bien serait — l'obligation faite aux pays de la Communauté européenne d'harmoniser leurs régimes de transports.

A ce sujet, permettez-moi de citer deux faits.

Tout d'abord, la décision publiée par le *Journal officiel* de la Communauté européenne du 17 mai dernier, concédant aux che-

mins de fer italiens de l'Etat une autorisation de tarifs exceptionnels. Il est intéressant de connaître l'exposé des motifs de cette décision. Je lis :

« Dans cette mesure tarifaire se reflète la transformation que la politique régionale italienne a subie elle-même au cours des années. La conception initiale qui consistait à accorder des aides de l'Etat en vue d'une expansion qui amènerait l'ensemble de l'économie de ces régions au niveau de l'Italie du Nord, par le développement de l'agriculture et l'expansion des relations de trafic, s'est révélée insuffisante. La notion que, pour atteindre les buts fixés, des interventions de l'Etat sont indispensables, également dans le domaine industriel, a conduit au vaste programme actuel d'industrialisation générale de l'Italie méridionale. Il y a, à la base de ce programme, la conviction que la solution du problème du *Mezzo giorno* dépend non seulement des aides en faveur de l'agriculture mais aussi essentiellement, du progrès industriel... Il n'est pas possible actuellement de supprimer ou de modifier la mesure tarifaire car elle est indissolublement liée aux autres mesures avec lesquelles elle constitue un système bien conçu d'aides se complétant et se stimulant réciproquement ; la réalisation de ces objectifs serait compromise si l'on empêchait le Gouvernement italien d'employer tous les moyens qui ont été à sa disposition jusqu'ici pour résoudre ce problème et dont seule l'application coordonnée et simultanée peut garantir le succès. »

Et cette décision publiée au *Journal officiel* de la Communauté européenne poursuit :

« ... puisque aux termes du paragraphe 2 de cet article elle doit tenir compte en particulier des exigences d'une politique économique régionale appropriée et des besoins des régions sous-développées ;

« Considérant que le but du point 7 de l'appendice au tarif marchandises des F. S. est de faciliter l'industrialisation de certaines régions économiquement sous-développées de l'Italie, ce qui conduira à une amélioration progressive de la capacité de production dans ces régions et à un relèvement constant du standard de vie de la population en particulier par la création de nouveaux emplois ;

« Considérant que l'utilité et la nécessité des réductions tarifaires précitées qui font l'objet du point 7 de l'appendice au tarif marchandises des F. S. sont donc prouvées... »

La Communauté européenne donne satisfaction au Gouvernement italien.

Or personne ne pourra nier, ni dans cette Assemblée ni dans les conseils du Gouvernement, ni ailleurs, que dans notre politique de décentralisation et d'aménagement du territoire, il y ait analogie entre les problèmes posés par l'équipement de l'Italie du Sud et ceux de nos propres départements les plus défavorisés.

Enfin, mesdames, messieurs, après cette déclaration extrêmement importante, je veux donner connaissance à l'Assemblée de celle, capitale, dont je vais faire état maintenant et qui a été publiée au début de ce mois, très exactement le 5 juin...

Mme la présidente. Monsieur Neuwirth, je vous demande de conclure.

Vous avez largement dépassé votre temps de parole.

De plus, nous devons encore entendre M. le ministre des travaux publics et examiner trois questions orales avec débat.

M. Lucien Neuwirth. Je vais conclure, madame la présidente.

Mme la présidente. Je vous remercie.

M. Lucien Neuwirth. Voici donc un autre texte capital sur lequel, mes chers collègues, j'appelle votre attention.

J'ajoute que si la décision d'imposer cette réforme tarifaire est maintenue par le Gouvernement, celui-ci ne pourra en aucun cas arguer de la nécessité de l'harmonisation des transports européens.

Voici cette déclaration :

« La Communauté économique européenne a rendu public hier — il s'agit du 5 juin dernier — « un programme d'action assorti d'un calendrier précis pour la mise en œuvre de la politique commune des transports dans le cadre des Six.

« Ce programme porte sur sept points essentiels :

« Accès au Marché :

« L'action prévue dans ce domaine vise, d'une part, à supprimer à bref délai les discriminations basées sur la nationalité et, d'autre part, à alléger les restrictions quantitatives imposées actuellement aux transporteurs, tout en assurant une surveillance de la capacité de transport...

« Politique des prix :

« L'exécutif du Marché commun » — j'appelle votre attention sur ce point — « propose l'instauration, pour tous les modes de transport, d'un système de tarification « à fourchette », c'est-à-dire un régime de prix comportant un plancher et un plafond, avec publicité préalable. Ce système sera introduit par étapes :

« A partir du 1^{er} juillet 1964, mise en œuvre de ce système par les Etats nationaux selon les modalités de leur choix ;

« A partir de 1965, rapprochement des systèmes nationaux. Sur ces bases, l'application d'un régime tarifaire politiquement réalisable serait achevée pour 1959 ».

Vouloir donc imposer avant la date prévue par nos partenaires une telle mesure présentant de tels inconvénients ne pourrait être interprété que comme l'aboutissement d'un rêve longtemps caressé par des hommes dont les qualités tant de techniciens que d'administrateurs, ne sauraient être mises en doute et auxquels on pourrait reprocher simplement de ne pas avoir choisi le moment.

Je terminerai, monsieur le ministre, en vous disant que je vous connais bien ; je sais que vous appartenez à cette catégorie de gens qui ne craignent pas de prendre leurs responsabilités, mais dans le cas présent il s'agit d'autre chose ; il s'agit de rendre notre économie compétitive dans son ensemble et pour cela de permettre à nos économies régionales d'acquiescer cette capacité de production et d'enrichissement que nos voisins transalpins veulent atteindre dans leurs régions sous-développées.

Or la première condition est d'assurer à ces régions les moyens de transport les plus favorables.

Ne me dites pas que vérité au-delà des Alpes ne serait qu'illusion chez nous, d'autant que nous faisons, ensemble ou indépendamment, une politique commune pour l'Europe. Vouloir avancer de deux ans le calendrier prévu par la Communauté économique européenne serait faire preuve d'un zèle dangereux, d'autant plus que personne, pour l'instant, ne nous le demande.

Vous êtes trop avisé, monsieur le ministre, pour ne pas souhaiter qu'en dehors des passions et des intérêts particuliers une nouvelle étude, quant aux conséquences et non pas quant au principe, que j'admets, soit ordonnée.

Je garde confiance quant au résultat de cette nouvelle étude. La S. N. C. F. porte en elle trop profondément cette notion du service rendu ; la direction du plan, qu'il serait souhaitable d'associer à ces travaux, est trop imprégnée d'une volonté d'efficacité, et vous même, monsieur le ministre, vous êtes un partisan trop convaincu de l'expansion régionale pour qu'un accord ne survienne pas.

En ce qui nous concerne, nous serons alors en bonne condition pour prendre le train de la prospérité de l'Europe.

Nous attendons que vous nous donniez le départ. (Applaudissements.)

Mme la présidente. La parole est à M. Cruetis.

M. Michel Cruetis. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, rassurez-vous, mes propos seront très brefs.

Comment pourrait-il en être autrement après la discussion du IV^e plan au cours de laquelle de nombreuses interventions ont porté sur la déperdition des tarifs ferroviaires ? Comment pourrait-il en être autrement après les exposés brillants et détaillés de M. Montalat et de mes collègues Sagette et Neuwirth ?

Je me contenterai, si vous le voulez bien, de faire une sorte de résumé de la question.

Je m'y emploierai de mon mieux et le plus rapidement possible.

Je laisse de côté les définitions de la politique tarifaire préconisée par le Gouvernement pour étudier très rapidement ses buts.

Sur les deux buts que se propose cette réforme, il semble que l'échec soit total.

Notre collègue M. Dreyfous-Ducas, cette nuit, nous a fait à mon avis une démonstration parfaite et pertinente de l'échec de la réforme tarifaire sur le plan de l'équilibre financier de la S. N. C. F. Vous avez prouvé, mon cher collègue, et M. Montalat vous a rejoint tout à l'heure, que ce n'est pas cette réforme qui peut combler le déficit annuel de 200 milliards de la S. N. C. F. Vous avez même conclu et je partage votre point de vue, que cette réforme risque même d'aggraver ce déficit.

Sur le plan économique, j'ai l'impression que l'échec est identique.

C'est une véritable catastrophe pour les régions françaises sous-développées économiquement.

Alors que le principal handicap actuel de ces régions est précisément leur position géographique excentrique, cette réforme accentue paradoxalement leurs difficultés.

Un exemple qui intéresse mon département : sur 89 relations ferroviaires entre la Roche-sur-Yon et le chef-lieu des autres départements français, les distances sont allongées dans 74 cas alors qu'elles ne sont qu'insensiblement diminuées dans 15 cas.

Il est donc aberrant de parler à la fois d'aménagement du territoire ou de développement régional et de déperçuation des tarifs ferroviaires.

Je vais m'inspirer d'une enquête menée par notre chambre d'agriculture et par la chambre de commerce de mon département pour résumer en quelques mots les conclusions auxquelles tous mes collègues sont parvenus jusqu'à ce jour.

Il ressort, en effet, de ces enquêtes que le coût des transports sera, dans le département de la Vendée, augmenté d'environ 10 p. 100 pour l'ensemble des marchandises transportées, d'où, en conséquence, augmentation du coût de la vie, du coût de la construction, du coût du logement, du prix d'achat de certains produits alimentaires.

Deuxième conséquence, un coup de frein à l'industrialisation, que nous commençons à réaliser et, cependant, si nécessaire dans une région surpeuplée comme l'est l'Ouest de la France, parce que des candidats à la décentralisation industrielle se trouveront handicapés par la hausse des tarifs.

D'autre part, les industries existantes risquent de fermer.

Troisième conséquence : accroissement de l'exode rural, avec toutes les conséquences morales et les répercussions financières que cela représente sur le plan national.

Nous savons tous qu'un Parisien — passez-moi l'expression — coûte cinq fois plus cher à la collectivité nationale qu'un Breton ou un Vendéen.

Quatrième conséquence : aggravation du prix de revient des produits de la terre puisque les produits nécessaires à l'exploitation seront grevés de prix de transport accrus. Rien que pour le poste des engrais, notre chambre d'agriculture a chiffré le coût de la réforme à une dépense supplémentaire et improductive de 25 millions de francs.

Enfin, comme l'a souligné M. Neuwirth, c'est la paralysie des ports, grands et petits, de l'Océan Atlantique, dont l'utilité est cependant incontestable pour les économies régionales et que l'agriculture de l'Ouest se proposait d'utiliser pour améliorer la compétitivité de ses productions dans les pays du Marché commun.

C'est par toutes ces considérations alarmantes que se trouvent justifiées les campagnes de protestation des organismes administratifs, politiques et économiques locaux. Les conseils municipaux, on vous l'a dit, les conseils généraux, les chambres d'agriculture, les chambres de commerce, les syndicats agricoles, les syndicats ouvriers ont pris nettement position contre la déperçuation des tarifs ferroviaires.

Notre commission des finances, suivie par l'immense majorité de l'Assemblée, s'est fait hier l'écho de cette protestation unanime. Il est inconcevable, monsieur le ministre, que le Gouvernement passe outre à cette prise de position unanime. Il s'exposerait alors à des mouvements tendant, en ce qui concerne la Bretagne et la Vendée, à troubler l'ordre public.

Je ne puis penser que les pouvoirs publics acceptent de courir un tel risque. Notre devoir, en tout cas, était et demeure de les en prévenir. Nous voulons croire qu'ils mettront ici en pratique les bonnes intentions, si souvent exprimées, de collaboration franche, loyale et efficace avec le Parlement. (Applaudissements.)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Cerf Lurie. D'autres orateurs sont inscrits, dont moi-même, madame la présidente.

Mme la présidente. Mon cher collègue, vous êtes inscrit, en effet. Mais l'article 135 du règlement, dont M. Habib-Deloncle a fait remarquer l'autre jour qu'il n'avait pas été appliqué strictement, dispose que les débats sur les questions orales doivent se dérouler dans l'ordre suivant : audition des auteurs des questions, réponse du ministre, puis audition des orateurs inscrits — c'est votre cas — et enfin réplique du ministre s'il le juge utile.

M. Cerf Lurie. Excusez-moi, madame la présidente.

Mme la présidente. La parole est donc à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Roger Dusseauix, ministre des travaux publics et des transports. Mesdames, messieurs, les quatre questions posées par MM. Montalat, Sagette, Neuwirth et Crucis me donnent l'occasion de renouveler les précisions que j'ai déjà eu l'honneur de donner à la commission des finances sur ce qu'on a appelé la déperçuation et que je voudrais, pour ma part, appeler une nouvelle tarification de la S. N. C. F.

Je dis tout de suite à M. Montalat et à M. Sagette qu'il ne s'agit pas de faire état d'une conviction résultant de déclarations faites par des fonctionnaires ou des agents de la S. N. C. F. M. Montalat a bien voulu me qualifier d'homme raisonnable. Un homme raisonnable est celui qui réfléchit, qui entend le pour et le contre et qui, finalement, prend sa décision. J'ai réfléchi et j'ai discuté, non seulement avec des fonctionnaires et des agents de la S. N. C. F., mais aussi avec des parlementaires avant de prendre une décision. Et je tiens à préciser qu'il s'agit d'une décision du Gouvernement, prise après examen de la situation telle qu'elle se présentait, c'est-à-dire compte tenu des nouvelles tarifications qui étaient proposées, ainsi que des correctifs dont j'aurais l'occasion de reparler, que M. Montalat a appelés les « correctifs Pompidou » mais qui avaient déjà été envisagés par la S. N. C. F. au cours de l'enquête effectuée sur l'ensemble de ses tarifs et à la détermination desquels j'avais moi-même apporté ma contribution, dans le sens des directives données par M. le Premier ministre et des idées qu'il avait exposées à la délégation où figurait M. Montalat. Il s'agit donc, je le répète, d'une œuvre gouvernementale d'ensemble.

La réforme de la tarification « marchandises » de la S. N. C. F. a été proposée à la suite d'études qui se sont poursuivies pendant quatre années. Les nouveaux tarifs ont été publiés au *Journal officiel* du 3 au 12 janvier 1962 et soumis à une instruction de cinq mois la décision devant être prise avant le 12 juin.

Le 1^{er} juillet 1961 est intervenue la tarification obligatoire des transporteurs publics routiers, qui imposait que, dans une deuxième étape, la tarification de la S. N. C. F. fût, dans l'esprit de la coordination entre les différents modes de transport, établie sur de nouvelles bases.

Je précise à l'intention de M. Montalat que ce n'est pas l'intérêt commercial de la S. N. C. F. qui justifie la réforme. La S. N. C. F. a effectivement obligation de service public, mais je déplore que M. Montalat ait plusieurs fois fait référence à des indications qui lui auraient été données par un haut fonctionnaire de la société...

M. Jean Montalat. Non.

M. le ministre des travaux publics et des transports. ... qui n'a aucune responsabilité dans cette affaire, même s'il a fait des déclarations à des organismes qui l'avaient consulté. Le service public doit être orienté dans le sens de l'intérêt général. Je suis peut-être sur ce point en contradiction avec l'interlocuteur auquel fait allusion M. Montalat.

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

M. le ministre des travaux publics et des transports. Volontiers.

Mme la présidente. La parole est à M. Montalat, avec l'autorisation de l'orateur.

M. Jean Montalat. M. Delacarte, directeur commercial de la S. N. C. F., a pris la parole dans une réunion de présidents de chambre de commerce, et c'est au compte rendu analytique de cette réunion que j'ai fait référence dans mon intervention.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je n'en doute pas. Cependant, il n'appartient pas à un agent de la S. N. C. F., même très supérieur, de définir ce qu'il entend par service public. C'est au Parlement et au Gouvernement qu'il appartient de le dire, et, pour le Gouvernement, c'est la notion d'intérêt général qui doit prévaloir.

C'est précisément pour assurer le choix du transport le plus avantageux pour les collectivités qu'il est indispensable que les tarifs soient fondés sur le prix de revient. Ce n'est d'ailleurs pas la S. N. C. F., c'est cette Assemblée qui, par la loi du 5 mai 1949, a jeté les bases de la discussion d'aujourd'hui puisque cette loi précise que « la coordination des transports doit être basée sur l'utilisation du transport qui entraîne pour la nation le coût de production minimum ».

C'est bien là l'indication que la réforme devait se faire dans le sens de l'adaptation des tarifs aux prix de revient, aussi bien pour la S. N. C. F. que pour les autres modes de transport.

Cette position ne peut être contestée étant donné que la S. N. C. F. se trouvait dans une situation tarifaire absolument aberrante, par suite de toutes les retouches et modifications intervenues.

La nuit dernière, au cours du débat sur le IV^e plan, M. Dreyfous-Ducas, prenant la parole au nom de la commission des finances, a indiqué que la suppression des indices de gares, l'abandon des tarifications particulières et de la tarification *ad valorem* étaient souhaitables.

C'est bien en effet une modification nécessaire pour obtenir une meilleure orientation des trafics et un abaissement des coûts et je rejoins par là les préoccupations de la commission des finances. C'est aussi le souci du Gouvernement et spécialement du ministre des travaux publics, chargé de ces responsabilités.

La réforme tarifaire ne me paraît nullement contraire à une véritable politique d'aménagement régional.

M. Georges Coudray. C'est difficile à soutenir.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Pour un certain nombre de régions qui ne sont pas forcément toutes des régions à haut niveau de développement économique, je n'ai pas entendu de critiques. La réforme, même sans correctifs, est grandement de nature à favoriser leur expansion. Je demande donc qu'on tienne compte non seulement des critiques, mais également des éléments positifs.

La réforme tend à créer pour l'avenir des incitations qui permettront d'améliorer progressivement l'efficacité et la productivité du système des transports de la nation dans la perspective d'une expansion équilibrée. Si elle a anticipé largement sur la modernisation des voies existantes et le développement de leur trafic, elle ne tend cependant qu'à exploiter au mieux les infrastructures existantes et elle reste indépendante de la politique des investissements d'infrastructure, qui a une importance bien plus grande sur le plan de l'aménagement régional.

Selon les conclusions d'une enquête très large menée par les services de l'aménagement du territoire auprès d'établissements industriels décentralisés, les tarifs de transport ne sont pratiquement jamais un facteur déterminant dans la décision qui fixe le lieu où sera installé un établissement. Lorsqu'on nous dit aujourd'hui que l'on va condamner des établissements qui se décentralisent, je demande qu'on tienne compte de cette observation.

Le transport, public ou privé, ferroviaire ou routier, est soumis comme les autres activités aux avantages et aux désavantages propres à chaque région. L'aménagement du territoire a pour objet de réaliser la meilleure répartition de toutes les activités, compte tenu de ceux-ci. Le développement régional doit avoir ses moyens spécifiques au profit d'activités choisies, en utilisant des prix vrais. Une telle aide consciente et ordonnée est moins coûteuse et plus efficace qu'une péréquation aveugle dont il est difficile de connaître les véritables bénéficiaires.

Le système des indices de gares, qui ne favorisait que les grands centres, disparaît. L'abaissement général des prix de transport à longue distance doit permettre l'expansion des marchés agricoles dans le cadre de la Communauté économique européenne dont on parle tant actuellement.

D'autre part, des études récentes montrent l'importance pour l'agriculture et les régions agricoles du traitement des produits sur place. L'abandon progressif de la tarification *ad valorem* pour une tarification selon les coûts, qui atténue les écarts excessifs entre les prix de transport des produits finis et ceux des matières premières, constitue une puissante incitation à l'installation des industries de transformation des produits agricoles sur les lieux de production.

Enfin, lorsque les tarifs ferroviaires se trouvent fortement majorés, notamment sur courte distance, cela signifie, non pas que les usagers en supporteront la charge, mais que de tels trafics devront progressivement quitter le rail pour la route.

Le développement d'un réseau de desserte en surface, que le transport routier peut exploiter dans les meilleures conditions et aux meilleurs coûts, constituera une importante contribution à l'expansion économique des régions qui se trouvent actuellement en retard.

Il y a lieu d'ajouter que, pour les régions en voie de développement, la réforme tarifaire de la S. N. C. F. anticipe largement sur l'avenir par le fait qu'elle ne tient pas compte, pour établir les nouveaux tarifs, de la densité du trafic qui passe actuellement sur chaque ligne, mais uniquement des caractéristiques physiques des lignes. La modernisation de la trac-

tion — diésélisation ou électrification — a été, d'autre part, supposée entièrement achevée et, dans chaque cas, c'est la solution donnant le coefficient de pondération le plus faible qui a été retenue. Cette solution n'est pas forcément celle de l'électrification. Pour des lignes dont la densité de trafic ne pourra jamais atteindre le niveau de celle de certaines grandes artères, l'électrification conduirait en effet à des prix de revient supérieurs à ceux de la diésélisation, en raison de la nécessité d'amortir les installations fixes.

Grâce à la réforme, la S. N. C. F. pourra résoudre le problème de la concurrence routière et de la coordination des transports par l'adaptation de ses tarifs aux prix de revient. Ce sont alors les tarifs secrets qui disparaîtront, de même que ne joueront pas les nouveaux tarifs secrets qui devraient intervenir sans les modifications actuellement proposées. Ces tarifs ont fait l'objet de trop de critiques dans le passé pour que tout ne soit pas tenté en vue de leur suppression progressive.

A toutes ces considérations, valables pour la proposition initiale de la S. N. C. F., il y a lieu d'ajouter l'examen des aménagements qui lui ont été apportés.

En effet, des correctifs permettront de mettre en application, dans les meilleures conditions, la réforme tarifaire.

La longue enquête à laquelle a été soumise la proposition de la S. N. C. F. et qui vient d'être close a permis de déceler les points sur lesquels celle-ci devait être corrigée pour ne pas perturber gravement les situations existantes.

Les correctifs qui ont été retenus répondent à deux ordres de préoccupations — et je réponds ainsi aux questions que m'avait posées M. Montalat à ce sujet : atténuer les variations de prix de transport trop brutales dans certains cas particuliers où plusieurs effets de la réforme s'additionnent.

Créer un effet compensateur global sur l'économie de certaines régions, tendant à y diminuer ou même à y renverser l'effet de la réforme.

De tels correctifs, convenablement ajustés, ne sont pas incompatibles avec la politique de vérité des prix présentement suivie. Car ils résultent non plus d'une péréquation aveugle, mais de choix précis.

Les correctifs déjà connus, incorporés à la nouvelle tarification, ont, je l'indique nettement, la même valeur que celle-ci. Ils ne pourraient être révisés qu'après application de la procédure normale d'homologation des modifications tarifaires, qui comprend une enquête publique. D'autres correctifs seront encore apportés par prix d'application des tarifs à maximum et minimum.

Les correctifs de la seconde espèce, c'est-à-dire les correctifs régionaux, consistent en des réductions forfaitaires qui s'appliquent notamment aux taxes de transport des produits agricoles en provenance de certains départements particulièrement touchés par la réforme, telles que ces taxes figurent aux projets de tarifs publiés au *Journal officiel* de janvier à mai. Ces produits agricoles doivent être entendus dans un sens large puisqu'ils comprennent notamment, au départ des régions bénéficiant des correctifs, les conserves, les farines, le bois et, à l'arrivée dans ces régions, des matériaux de construction et certains produits nécessaires à l'agriculture.

Ces marchandises ont été choisies par leur effet d'entraînement direct sur l'économie des régions intéressées. Le coût global de leur transport par fer sera ainsi notablement abaissé par rapport à la situation actuelle. Cette diminution sera de l'ordre de 5 à 8 p. 100 suivant les départements. Je citerai tout à l'heure des chiffres précis. La charge globale des transports ferroviaires sera maintenue, pour ces mêmes départements, à un niveau très voisin de son niveau actuel, souvent même légèrement inférieur.

Comme les transports qui restent en hausse comprennent ceux d'un très grand nombre de produits vendus à des prix nationaux, on peut affirmer que, pour ces régions, l'effet de la réforme sera complètement renversé, contrairement aux craintes qui ont été émises.

Dans l'ensemble, et compte tenu des correctifs prévus, le bilan de la réforme est favorable pour tous ou presque tous les produits agricoles. Il en est un, cependant, pour lequel cette affirmation n'est pas tout à fait exacte, c'est le lait.

Si l'on ne considère que le trafic à plus de trois cents kilomètres, le bilan de la réforme devient alors très nettement favorable, et la baisse des prix de transports est importante.

L'aide consciente et précise apportée par ces correctifs régionaux dans les secteurs qui ont la plus forte influence sur le développement est ainsi très efficace, tout en restant peu coûteuse. Contrairement aux craintes de M. Montalat, ces correctifs ne bouleversent pas l'équilibre général financier. Ils portent sur une part assez faible de l'ensemble des recettes marchandises de la S. N. C. F., en raison même de l'importance très limitée

des trafics de ces régions par rapport à l'ensemble du trafic national. C'est la meilleure illustration des possibilités offertes par cette politique qui a permis une tarification plus réaliste moyennant les correctifs nécessaires.

Il faut également tenir compte, à ce sujet, de ce qui a été, ou pourrait être fait, pour les transports routiers. Etablir la tarification, pour les transports routiers et pour la S. N. C. F., d'après les prix de revient, et coordonner ces deux tarifications, constitue le seul moyen de libérer les transports routiers des entraves qu'ils connaissent depuis des années en ce qui concerne les contingents.

Un effort sera d'ailleurs accompli, comme je l'ai indiqué, dans les régions où effectivement les programmes routiers du réseau national pourraient être en retard, afin que les tâches nouvelles confiées aux transporteurs routiers dans ces régions puissent être remplies dans les meilleures conditions, compte tenu de l'état des routes.

Si cette réforme n'était pas réalisée, l'équilibre financier de la S. N. C. F., dont on a si souvent parlé dans cette enceinte et que la tarification ancienne affecte dans un sens qui appellerait probablement, dans les années à venir, les critiques du Parlement, ne pourrait être rétabli. Je crains bien qu'alors la S. N. C. F., pour éviter de faire apparaître ce déficit excessif et pour lutter contre les autres modes de transport, ne soit tentée de développer encore plus ses tarifs et ses accords secrets, ce qui irait précisément à l'encontre de la notion de service public que plusieurs orateurs ont rappelé tout à l'heure.

La réforme tarifaire telle qu'elle est conçue constitue également un élément qui va dans le sens des obligations imposées par le Marché commun. Une harmonisation des tarifs pratiqués entre modes de transport concurrents et entre Etats membres doit, en effet, être réalisée.

A cette fin, les représentants de la France à la Communauté économique européenne ont fait valoir qu'il était nécessaire de mettre en œuvre la coordination tarifaire qui doit être à la base de la politique commune en cette matière. Seule, elle peut permettre de concilier des intérêts divergents.

Vous savez d'ailleurs — M. Neuwirth y a fait allusion — qu'un programme européen a été mis au point par la commission de la C. E. E. Nous avons eu l'occasion d'en discuter à Bruxelles, où je siégeais il y a peu de jours. Nous y avons demandé des précisions nouvelles, car ce programme nécessite bien des études encore, nous semble-t-il.

J'indique à M. Neuwirth que la commission de la C. E. E. qui a déposé son rapport, a estimé qu'une meilleure connaissance des prix de revient permettra de mieux déterminer la limite des tarifs à fourchette qu'elle souhaite voir appliqués par les Etats membres. La thèse qui a été adoptée à Bruxelles est voisine de celle qu'a développée la France. Elle a été reprise également, le 8 mai dernier, par l'Assemblée parlementaire européenne, qui comprend, d'ailleurs, de nombreux membres du Parlement français lorsqu'elle a approuvé le rapport de M. Kapteijn dont je citerai la phrase suivante qui caractérise la politique ainsi adoptée :

« La possibilité pour les chemins de fer de différencier leurs tarifs suivant les lignes est la condition nécessaire d'une politique de coordination rationnelle ».

C'est bien ce que nous faisons ; et c'est parce que nous le faisons que la France sera bien placée dans les confrontations à venir.

Je le redis, le Gouvernement — le Gouvernement tout entier, monsieur Montalat — a décidé de mettre cette réforme en application. Il a toutefois demandé, et je l'ai bien volontiers accepté, de reporter cette mise en application jusqu'au 1^{er} octobre, afin de permettre une nouvelle étude d'ensemble des correctifs, étude qui sera menée dans un esprit très précis, afin d'avoir la certitude — et cela répond aux préoccupations exprimées par les divers orateurs — que la nouvelle tarification n'ira pas à l'encontre du plan de modernisation approuvé par l'Assemblée la nuit dernière.

Une commission qui siègera sous autorité, qui ne sera donc pas un organisme extra-gouvernemental, et où le plan sera représenté, me fera rapport sur les observations formulées, compte tenu des nouveaux correctifs. J'indique à MM. Montalat, Sagette, Neuwirth et Crucis qui ont présenté des observations à ce sujet, que celles-ci seront notées par mes services et soumises à cette commission.

J'ai remarqué au passage, M. Neuwirth le sait, que beaucoup de ces observations qui étaient valables après la première publication de la nouvelle tarification, avaient perdu beaucoup de leur réalité après la publication des derniers correctifs au

lendemain de l'approbation de la réforme par le Gouvernement, c'est-à-dire il y a très peu de jours.

Je précise enfin, avant de répondre à des questions plus particulières, et pour fixer les préoccupations d'ensemble du Gouvernement, que même après le 1^{er} octobre de nouveaux correctifs seront possibles. Ils tiendront compte, dans toute la mesure du possible, des observations du Parlement, observations que je connais bien et qui m'ont été d'ailleurs souvent formulées par écrit, j'en donne volontiers acte aux députés qui n'ont pas pris la parole aujourd'hui et auxquelles j'ai répondu ou je répondrai également par écrit. Donc, je le répète, même après le 1^{er} octobre, si des erreurs étaient encore révélées bien entendu le Gouvernement se réserverait d'introduire tous autres correctifs qui se révéleraient nécessaires, non pas pour dénaturer la réforme mais pour lui permettre de s'adapter petit à petit aux conditions locales qui pourraient être détectées.

Dans ces conditions, je crois que ceux qui aujourd'hui ont posé des questions orales peuvent avoir beaucoup d'apaisements.

Je vais d'ailleurs leur fournir à mon tour quelques renseignements chiffrés. Ils en ont eux-mêmes donné beaucoup, mes réponses viendront les compléter, mais je leur indique que naturellement mes services sont toujours à leur disposition pour leur fournir d'autres précisions.

En ce qui concerne les départements du Puy-de-Dôme, de l'Aveyron, du Lot, du Cantal, de la Corrèze, de la Creuse, du Tarn, de la Haute-Loire et de la Lozère, départements qui étaient les plus touchés — vous voyez que je ne dis pas les départements du Massif central, car ces départements sont très différents et certains n'étaient pas, compte tenu de leurs économies locales, de leur aspect et de leur desserte ferroviaire aussi touchés que ceux que je viens de citer — en ce qui concerne donc les départements que je viens d'énumérer, une baisse générale de 15 p. 100 par rapport aux projets de tarifs publiés au *Journal officiel* de janvier à mai, a été appliquée sur les produits qui sont considérés comme essentiels aux économies régionales. Il s'agit de produits agricoles au départ de ces régions, de fourrages, de pailles ou de matériaux de construction à destination des départements intéressés. Cette baisse de 15 p. 100 permettra, je pense, à ces départements de se replacer au niveau des autres

Pour la Creuse et le Tarn, la baisse sera seulement de 10 p. 100. Vous voyez, monsieur Montalat, que nous avons tenu compte des réalités. Après ces correctifs, les charges totales correspondant au transport de ces marchandises baisseront par rapport à leur niveau actuel.

Pour la Corrèze et pour l'ensemble des produits que j'ai indiqués, la baisse sera de 7,3 p. 100. Elle sera, pour le Puy-de-Dôme, de 7,8 p. 100 ; pour l'Aveyron, de 4,6 p. 100 ; pour le Lot, de 6,6 p. 100, etc.

Fort bien, me dira-t-on, mais la baisse ne portera que sur les produits indiqués. Quelle sera la répercussion de la réforme des tarifs sur les charges totales correspondant à l'ensemble du trafic intéressant ces départements ? Eh bien ! pour le Puy-de-Dôme, elle sera de plus 0,8 p. 100 par rapport à la situation actuelle. Je précise : 0,8 p. 100 sur le prix des transports et non pas sur le prix des produits. Pour le Cantal, elle sera de 0,1 p. 100 et pour la Corrèze, monsieur Montalat, de 0,5 p. 100.

Je dois dire que, même étant donné les conditions très défavorables dans lesquelles se présente la Corrèze par rapport à la réforme, les correctifs ramènent tout de même les choses à un niveau parfaitement acceptable pour le développement de cette région, développement qui, d'ailleurs, exigera, je le sais, d'autres efforts, et pas seulement dans le domaine des transports.

Pour le Cantal, je donne ce chiffre à M. Sagette, pour les marchandises bénéficiant du correctif régional, il y aura une baisse de 3,6 p. 100 des charges, par rapport à la situation présente.

Pour la totalité des marchandises, les charges totales s'élèveront de 0,1 p. 100, c'est dire que pratiquement il n'y aura pas de changement.

M. Neuwirth a fait état de beaucoup de chiffres qui étaient valables avant les correctifs, notamment en ce qui concerne la sidérurgie du Centre-Midi. Je lui indique qu'aujourd'hui le problème a été résolu conformément à la demande de la direction de la sidérurgie au ministère de l'Industrie. La différence retenue, qui, par rapport à la situation des autres usines sidérurgiques, est de deux crans pour l'expédition des produits, est en faveur de la région du Centre-Midi qui bénéficiera en outre d'avantages au moins égaux grâce à des accords tarifaires.

M. Lucien Neuwirth. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le ministre ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je vous en prie.

Mme la présidente. La parole est à M. Neuwirth, avec l'autorisation de M. le ministre.

M. Lucien Neuwirth. Je désire souligner qu'il y a toutefois une exception, celle d'un département qui a été rejeté du Massif central ainsi que du Lyonnais et qui se trouve être précisément le département de la Loire.

M. le ministre des travaux publics et des transports. En tout cas, pour la sidérurgie du Centre-Midi, les problèmes ont été examinés en accord avec le ministère de tutelle. Si celui-ci me présente d'autres observations, je ne manquerai pas d'en tenir compte.

Je donnerai encore quelques courtes indications pour M. Neuwirth, en m'excusant du décousu de mon exposé. Je lui ai donné d'ailleurs, lorsqu'il m'a rendu visite, un certain nombre d'apaisements, ce que je n'avais pas pu faire pour M. Montalat.

Je fais observer à M. Neuwirth que les délibérations dont il a fait état, notamment celles des chambres d'agriculture, ont été prises avant la publication des correctifs et qu'elles ne seraient plus maintenant tout à fait fondées, les exemples que j'ai donnés tout à l'heure le montrent.

Je lui indique également qu'en ce qui concerne l'union des offices de transports, les observations sur lesquelles l'enquête de cette union a porté concernent moins de 10 p. 100 du trafic de la S. N. C. F. et — je dois le dire hélas ! — se rapportent au trafic des régions les plus défavorisées. Ces observations perdent évidemment, de ce fait, un peu de leur importance.

Je voudrais enfin signaler à M. Neuwirth que pour les chantiers navals de la Pallice, la baisse des frais de transport de l'ensemble des produits nécessaires à l'approvisionnement de ces chantiers est de plus de 15 p. 100. C'est là un effort sérieux consenti en faveur de ces chantiers qui, par ailleurs, sont également sous l'autorité du ministère des travaux publics et des transports.

J'indique à M. Crucis — qui reconnaîtra également que nombre de ses observations ne tenaient pas compte des modifications intervenues récemment — qu'en ce qui concerne la Vendée un correctif de 10 p. 100 porte sur des marchandises extrêmement intéressantes pour ce département : à l'expédition, les animaux, les céréales, les conserves. — cela vaut d'ailleurs aussi pour la plupart des départements bretons — les tourteaux, les fruits et légumes, les œufs, les produits laitiers, les viandes, les volailles, le fourrage et les pailles ; à l'arrivée, les aliments destinés au bétail, les matériaux de construction, les emballages.

De ce fait, monsieur Crucis, les frais de transport par fer de ces produits seront diminués de 6,5 p. 100 pour la Vendée. Pour la totalité du trafic ferroviaire de la Vendée, y compris le correctif et compte tenu de l'application de la réforme aux autres produits, la charge du transport sera finalement diminuée de 1 p. 100.

A supposer que ces chiffres soient inexacts, disons que la charge restera la même et qu'en tout cas il n'y aura pas de surcharge. Dans ces conditions, je crois que vous pouvez avoir satisfaction.

Mesdames, messieurs, je connais trop bien moi-même, pour avoir préconisé la nécessité d'une décentralisation régionale, les impératifs de cette décentralisation pour savoir que le transport n'est pas tout, et qu'une véritable politique de décentralisation nécessite bien d'autres actions.

J'ai suffisamment conscience de tout cela pour avoir donné personnellement des instructions aux services de mon ministère, de façon à atténuer au maximum les inconvénients de la réforme pour les départements défavorisés, et souvent même à renverser la tendance au profit de ces régions.

Cela vous donne une indication des conditions dans lesquelles le ministre doit, à mon avis, se comporter dans ses rapports avec la S. N. C. F. pour lui imposer le respect de l'intérêt général du pays.

Je crois finalement que cet intérêt général commande que les tarifs des transports ferroviaires soient aussi bien adaptés que possible aux prix de revient, de façon que cette grande entreprise nationale, tout en assurant son service public, ne pèse pas sur l'ensemble de l'économie nationale, comme ce fut, hélas ! trop souvent le cas dans le passé. (Applaudissements.)

Mme la présidente. J'informe l'Assemblée que se sont fait inscrire dans le débat MM. Christian Bonnet, Villon, Garraud, Lurie, Dreyfous-Ducas et Neuwirth.

Conformément à l'article 135 du règlement, qui charge le président de séance d'organiser le débat au vu de la liste des orateurs inscrits, je demande à ces derniers de limiter à cinq ou six minutes au maximum la durée de leurs interventions, car il est

déjà dix-neuf heures et d'autres questions orales sont inscrites à l'ordre du jour de ce soir.

La parole est à M. Christian Bonnet.

M. Christian Bonnet. Monsieur le ministre, vous venez de marquer votre souci, à travers les correctifs, d'alléger la charge que peut représenter, dans certaines régions, le jeu des nouveaux tarifs ferroviaires pour les produits considérés comme essentiels aux économies régionales.

Or s'il est un produit — et je reprends vos propres termes — essentiel à l'économie régionale de la Bretagne, c'est bien le poisson. C'est pourquoi nous avons été fort étonnés de constater que le poisson ne figurait pas au nombre des produits bénéficiant d'un correctif de 10 p. 100.

Le poisson expédié des ports bretons Concarneau, Lorient, et a fortiori Douarnenez, doit, pour atteindre d'importants centres de consommation, comme Paris par exemple, couvrir des distances supérieures à celles qui séparent la capitale des ports étrangers de la mer du Nord. Son transport coûte donc plus cher que celui du poisson provenant de ces ports.

Nous attachons donc du prix à ce que parmi les observations qui vont être présentées à la commission d'ici le 1^{er} octobre, date d'entrée en vigueur des nouveaux tarifs, figure une remarque particulière concernant le poisson.

Le poisson n'est d'ailleurs qu'un des produits sur lesquels les Bretons voudraient voir jouer le correctif. En effet, au cours de la réunion qui s'est tenue lundi dernier à Lorient et que l'on a appelée un peu pompeusement les « États généraux de la Bretagne », un double souci s'est manifesté, celui de voir inclure l'ensemble des produits partant de Bretagne dans les correctifs et celui de voir porter de 10 à 15 p. 100 le taux du correctif en cause.

Certes, le jeu des correctifs permet de ne pas aggraver le handicap qui existe jusqu'à présent pour la Bretagne, région excentrée s'il en fut du point de vue géographique, mais ce que nous désirons ce n'est pas seulement le maintien du handicap actuel au lieu de son aggravation, mais bien son allègement.

Telles sont, monsieur le ministre, les très brèves observations que je voulais formuler. (Applaudissements.)

Mme la présidente. La parole est à M. Villon.

M. Pierre Villon. Mesdames, messieurs, la réforme tarifaire des transports ferroviaires des marchandises appelée, communément déperçuation des tarifs de la S. N. C. F., aurait, si elle entraînait en application et quoi qu'en ait dit M. le ministre, des conséquences catastrophiques sur l'économie de toutes les régions situées en dehors des grands axes ferroviaires. Celles qui sont déjà sous-développées seraient définitivement condamnées à être des déserts économiques ; celles qui font encore preuve d'une certaine vitalité entreraient rapidement dans la voie du dépeuplement par le recul de leur agriculture et par la fermeture des entreprises artisanales et industrielles.

Nous, communistes, nous n'approuvons pas la constitution de comités dits « d'expansion économique » qui, se substituant aux assemblées locales élues, réduisent encore les pouvoirs de ces dernières. D'autre part, nous considérons leur activité et leur orientation comme trop souvent favorables uniquement à quelques puissants intérêts privés et comme peu efficaces, voire dangereuses, du fait qu'ils sèment des illusions et détournent l'attention des travailleurs des solutions véritables qu'il faudrait imposer pour surmonter les difficultés économiques dont souffrent tant de provinces françaises.

Pourtant, je ne puis qu'approuver l'analyse des conséquences de la déperçuation faite par le comité régional d'expansion économique « Auvergne ». Etant donné que ses conclusions valent pour toutes les autres régions qui seraient victimes de cette réforme tarifaire, je me permettrai de les citer. Voici ce que disait le président de ce comité dans sa séance du 7 mai dernier :

« La politique de déperçuation constituerait une pénalisation généralisée des activités économiques des quatre départements ; aurait des conséquences psychologiques désastreuses dans le domaine des implantations industrielles ; serait en contradiction formelle avec le plan Auvergne qui repose lui-même sur l'amélioration des communications et le désenclavement et sur l'amélioration des dessertes régionales ; devrait entraîner à brève échéance une augmentation du coût de la vie pour les consommateurs de la région ».

Dans une note établie le 17 janvier pour le ministre des transports, le même comité avait souligné que la déperçuation, non seulement augmenterait les prix de revient des produits fabriqués dans la région, mais que ces produits devenus plus chers seraient en même temps concurrencés par des produits semblables

devenus moins chers du fait qu'ils proviennent de régions mieux placées par rapport aux axes S. N. C. F.

M. le ministre des finances, l'autre jour, à la tribune de l'Assemblée, et M. le ministre des transports, cet après-midi, ont tenté d'apaiser l'émotion soulevée par le projet de réforme en promettant des correctifs et en parlant longuement de leurs effets bénéfiques. A ce propos, le comité Auvergne, après avoir pris connaissance de ces correctifs et procédé à des études détaillées aboutit à cette conclusion :

« Les correctifs envisagés dans la réforme tarifaire ne peuvent constituer une solution valable, car c'est la région tout entière qui est touchée; les multiples petites entreprises qui n'osent pas demander... » — et, j'ajoute, qui ne pourront pas obtenir — « ... de correctifs subiront intégralement les hausses ».

« La région est déprimée dans sa masse; les investissements privés ont une rentabilité à la fois faible et difficile; on ne joue pas sur quelques industriels mais sur un ensemble.

« Les correctifs proposés à certaines entreprises ne peuvent en tout état de cause constituer une atténuation valable. En effet, après établissement de ces correctifs, les tarifs appliqués en Auvergne demeureront nettement supérieurs à ceux qui sont actuellement en vigueur, plus élevés que ceux dont bénéficieront les régions défavorisées par la réforme ».

Partageant entièrement ces conclusions, nous demandons que la déperéuation soit abandonnée. Elle est contraire au postulat que la S. N. C. F. doit être un service public national. En insistant tout à l'heure sur la nécessité pour la S. N. C. F. de tenir compte des prix de revient, M. le ministre a confirmé l'abandon de la notion de service public national.

Cette société, comme d'ailleurs les autres sociétés nationalisées, est déjà trop, par ses tarifs préférentiels, une machine à accroître les profits des seuls monopoles, grâce à l'emprise de ces derniers sur l'Etat. Elle le deviendrait encore plus si la déperéuation était mise en vigueur.

Dans ce cas, une nouvelle preuve serait fournie que le régime de pouvoir personnel permet aux monopoles et à la haute banque de déterminer, sans partage, les destinées du pays, selon les besoins de leurs intérêts égoïstes, contrairement aux intérêts des ouvriers, paysans, artisans, petits et moyens industriels, contrairement aussi aux intérêts généraux de la nation qui réclament la mise en valeur de toutes les richesses de l'ensemble du pays.

Mme la présidente. La parole est à M. Garraud.

M. Robert Garraud. Pour accéder à la demande de Mme la présidente, je me contenterai de fournir un seul exemple afin d'attirer l'attention de M. le ministre des travaux publics et des transports sur un département qu'il n'a pas cité dans son énumération des départements qui bénéficieront d'une diminution des frais de transport.

Si l'Etat avait pu faire réaliser la liaison ferroviaire Oulx-Briançon, prévue par le traité de paix avec l'Italie, le parcours Paris-Briançon via Oulx aurait été de 730 kilomètres environ alors qu'il s'allonge à 861 kilomètres par Valence.

Donc, en premier lieu, nous gagnerions cent kilomètres de parcours et, en second lieu, nous nous trouverions à proximité d'une ligne à grand trafic — Paris-Rome — et le prix des transports de marchandises avec les nouveaux tarifs proposés par la S. N. C. F. devrait être diminué.

Cet état de choses serait certainement apprécié par les industriels qui envisagent leur décentralisation dans les Hautes-Alpes.

En revanche, avec l'utilisation d'une ligne à faible activité entre Valence et Briançon, le système tarifaire proposé, s'il n'est pas modifié, risque de faire échouer toutes nos négociations en cours en vue de l'équipement industriel des Hautes-Alpes.

J'attends donc de M. le ministre des travaux publics et des transports qu'il me donne quelques assurances sur le fait que ces nouvelles mesures ne compromettent pas un travail de plusieurs mois qui conditionne, pour une large part, l'avenir des Hautes-Alpes. (Applaudissements.)

Mme la présidente. La parole est à M. Lurie.

M. Cerf Lurie. Monsieur le ministre, mes chers collègues, afin de ne pas prolonger le débat, je ne m'étendrai pas sur les graves répercussions qu'aura sur l'économie de mon département la réforme tarifaire prévue par la S. N. C. F.

Les arguments invoqués contre cette réforme par les collègues qui m'ont précédé à cette tribune sont ceux que j'aurais avancés pour mon département. Je ne les énumérerai donc pas une nou-

velle fois et vous demanderai seulement, monsieur le ministre, de noter que je me joins aux protestations de mes collègues pour m'opposer à la réforme tarifaire.

Je m'y opposerai d'autant plus que cette réforme, si elle était appliquée, aurait une répercussion très grave, pour ne pas dire catastrophique, sur le port de Sète.

Monsieur le ministre, par lettre en date du 22 avril 1962, j'ai signalé à votre prédécesseur cette pénible situation. A ladite lettre étaient joints un extrait du registre des délibérations de la chambre de commerce de Sète ainsi qu'un rapport de son président demandant, dans le souci des intérêts permanents du port et de l'économie de sa circonscription, la reconsidération du principe de la réforme des tarifs de la S. N. C. F.

Je profite de la discussion des questions orales sur le projet de réforme tarifaire pour me permettre de vous donner oralement de plus amples explications au sujet de ses répercussions sur le port de Sète.

Ainsi que le fait apparaitre la carte de comparaison des distances entre les ports de la Méditerranée, le port de Sète est le seul à voir réduire sa zone d'influence alors que celle de chacun des trois autres ports s'élargit.

En distance pondérée, le handicap de Sète par rapport à Marseille est de 11 kilomètres, par rapport à Port-Saint-Louis de 44 kilomètres, par rapport à Port-la-Nouvelle de 41 kilomètres.

Les craintes de la chambre de commerce de Sète sont donc, hélas! largement justifiées. Certain courant de trafics traditionnels seront indubitablement détournés au bénéfice des trois autres ports.

C'est ainsi notamment que pour le trafic des vins, le port de Sète, premier port du monde — vous m'excuserez de le rappeler — qui dispose d'un outillage remarquable lui permettant, avec une capacité de logement de 1.300.000 hectolitres, de recevoir ou d'évacuer le vin, avec ses cinquante pipe-lines, à la cadence de 20.000 hectolitres à l'heure, se verrait éliminer de cet important trafic d'importation au bénéfice des trois autres ports de la Méditerranée précités.

A titre indicatif, voici quelle serait l'aggravation des écarts de prix par hectolitres en faveur de Port-Saint-Louis-du-Rhône : 66 anciens francs sur Annecy; 31 anciens francs sur Nancy; 64 anciens francs sur Nevers; 10 anciens francs sur Strasbourg. Ces différences sont très importantes et provoqueraient, ainsi que je l'ai dit, de très graves répercussions sur l'économie portuaire de la ville de Sète.

Après l'importante régression dont souffre le négoce des vins et des apéritifs, sa zone d'influence va se trouver amputée des trois quarts. En effet, à l'exception d'une zone comprenant l'Hérault, la Lozère, la moitié occidentale du Gard et une faible partie du Tarn, de l'Aveyron, du Puy-de-Dôme, de l'Allier et de la Creuse, il lui deviendra impossible de continuer à transiter des marchandises d'origine ultra-maritime dans les directions nord, nord-est, dont l'aire s'étend au Pas-de-Calais inclus à la Manche incluse.

En conséquence, je vous demande, monsieur le ministre, de ne pas approuver la réforme tarifaire projetée, qui serait grandement préjudiciable à notre département et entraînerait l'effondrement de l'équilibre financier du port et de la ville, à moins d'établir un tarif préférentiel ou d'importation ou de recourir à tout autre moyen efficace qui permette d'éviter ces graves inconvénients.

Je vous en remercie d'avance, monsieur le ministre.

Mme la présidente. La parole est à M. Dreyfous-Ducas.

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Je serai très bref, mes chers collègues...

Mme la présidente. Vous avez droit à cinq minutes, monsieur Dreyfous-Ducas; à six au maximum. (Sourires.)

M. Daniel Dreyfous-Ducas. Ce sera pour moi un excellent exercice de concision, madame la présidente.

Monsieur le ministre, mes chers collègues, je désire tout simplement présenter quelques observations qui compléteront mon exposé d'hier soir, que j'estime inutile de reprendre.

Je voudrais d'abord vous dire, monsieur le ministre, et vous l'avez rappelé vous-même, que ce qui nous inquiète le plus c'est évidemment le problème du déficit de la Société nationale des chemins de fer français. Ce déficit atteint 200 milliards, soit près du trentième du budget total de la nation. C'est donc extrêmement grave et inquiétant.

Ce qui est encore plus inquiétant, c'est que, comme vous l'avez reconnu, cette réforme est pratiquement blanche sur le plan

financier. Ainsi, le déficit sera maintenu. Si le déficit est maintenu, la situation des cheminots restera la même et cela est grave.

Nous avons tous, les uns et les autres, présent à la mémoire, le rôle des cheminots pendant la Résistance et nous connaissons tous leur conduite héroïque.

Il ne nous paraît ni normal ni juste que 300.000 cheminots, dont la rémunération est médiocre ou insuffisante, continuent à être considérés par l'ensemble du pays comme des budgétivores.

Il ne nous paraît pas non plus convenable que les cadres de la Société nationale des chemins de fer français, qui sont probablement les meilleurs du monde, soient considérés, parce que le budget de la Société nationale des chemins de fer français continuerait à être en déséquilibre, comme des incapables économiques.

Après cette déclaration préliminaire qui me paraissait nécessaire, je voudrais faire une remarque sur le problème des prix de revient.

Vous avez dit tout à l'heure à plusieurs reprises, monsieur le ministre, qu'il fallait rapprocher les prix de transport des prix de revient réels.

Je suis bien d'accord avec vous, c'est en effet une théorie économique que l'on peut défendre et c'est en général souhaitable pour les prix des services, mais je voudrais vous dire que, dans le cas particulier qui nous préoccupe, la tarification projetée, comme la tarification actuelle, n'est pas près des prix de revient. L'une et l'autre en sont même très éloignées.

La théorie — je le disais hier soir — des prix marginaux n'est pas applicable en matière de transports et, en plus, le calcul des prix de revient de la Société nationale des chemins de fer français est assez difficile à faire. Par conséquent, je ne crois pas que vous puissiez dire que vous vous rapprochez du prix de revient.

Je voulais également vous dire que, comme on l'a d'ailleurs indiqué tout à l'heure — mais je tiens tout de même à donner une précision sur ce point — il est assez inquiétant de penser que le relèvement important des tarifs sur les lignes secondaires va provoquer un relèvement concomitant des tarifs de transports routiers dans les mêmes zones.

Cette rente gratuite, si je peux dire, faite à un certain nombre de transporteurs routiers, ne me paraît pas très opportune à l'époque actuelle.

Je voudrais, enfin, présenter une quatrième remarque qui concerne les problèmes régionaux.

Quels que soient les correctifs qui seraient effectués, et vous en avez apporté déjà et vous en apporterez d'autres, la principale critique que je fais à la réforme tarifaire envisagée, c'est justement cette différenciation régionale. Comme M. le président Montalat l'a indiqué avec beaucoup d'humour tout à l'heure, que vous le vouliez ou non, vous serez amenés petit à petit à supprimer les principaux avantages — s'il y en a — de cette réforme.

De plus, comme il l'a indiqué également tout à l'heure et comme je l'ai mentionné hier soir, vous allez favoriser la concentration des activités dans les régions plates, dans les régions déjà très industrialisées.

Enfin vous avez parlé, monsieur le ministre, de la nécessité d'une coordination tarifaire; la tarification routière a été mise en place l'année dernière — tout au moins on a essayé de la mettre en place l'année dernière — et voici la tarification nouvelle des chemins de fer.

Eh bien, je voudrais vous mettre en garde, monsieur le ministre, la coordination tarifaire ne peut absolument pas résoudre le problème qui vous est posé, le problème du déficit des chemins de fer.

Je vous rappellerai que si la coordination tarifaire était, en effet, prévue par le décret du 14 novembre 1949, il était prévu, à l'article précédent, que le ministre des travaux publics devait, après avis du conseil supérieur des transports, fixer les relations sur lesquelles les prix de revient des transports ferroviaires des marchandises justifiaient des modifications d'activité du transport public routier, compte tenu des dispositions figurant aux six premiers alinéas de l'article 7 de la loi du 5 juillet 1949 et que sur ces relations, le transport public de marchandises en zone longue ne serait autorisé que dans les limites d'un contingentement de tonnage, de véhicule, etc.

Autrement dit, le texte auquel vous vous référez prévoyait d'abord une coordination réglementaire. Et c'est après cette coordination réglementaire qu'il prévoyait la possibilité d'une coordination tarifaire entre les moyens de transports.

Par conséquent — ce sera ma conclusion — que vous le vouliez ou non, vous ne pouvez pas résoudre les problèmes de coordi-

nation par la seule coordination tarifaire. Vous serez obligé d'en arriver à des mesures d'autorité réglementaires.

Voyez-vous, monsieur le ministre, quand on rencontre certains ingénieurs qui sont spécialisés dans ces problèmes de transports, même s'ils appartiennent à cette grande maison qu'est la S. N. C. F. et qu'on les interroge sur ces questions de réforme tarifaire, ils vous répondent: Depuis quinze ans, on nous a tout refusé. Cette réforme est ce qu'elle est; c'est un pis-aller. (Applaudissements.)

Mme la présidente. La parole est à M. Neuwirth, qui a encore une remarque à formuler.

M. Lucien Neuwirth. Je crois que le meilleur moyen de rendre hommage à l'autorité de la présidence, c'est de rester dans les limites de l'épuration qu'elle nous a fixées. C'est ce que je vais faire; je m'y engage à l'avance.

J'ai pris acte avec une grande satisfaction de l'annonce de la création de la commission dont vous nous avez parlé, monsieur le ministre. Je suis persuadé que son travail ne pourra être que bénéfique pour l'ensemble d'entre nous.

La nouvelle qui m'a le plus réjoui et qui a apporté beaucoup de satisfaction aussi à tous nos amis est que les correctifs seront encore admis après le 1^{er} octobre. En effet, je crois que la Société nationale des chemins de fer français sera obligée d'admettre de larges correctifs, parce que le principe de la déperdition — justifié en doctrine économique — sera admissible, j'ai été l'un des premiers à le dire, à condition qu'au préalable la politique de décentralisation et d'aménagement du territoire ait été sinon menée à son terme, du moins engagée de telle façon que les conséquences de la réforme tarifaire puissent être résorbées sans inconvénients majeurs pour toutes les composantes de notre économie.

Personne d'ailleurs, je tiens à le répéter, n'a l'intention de méconnaître ou même de nier que la Société nationale des chemins de fer français a su garder la première place parmi les chemins de fer du monde entier. C'est parce que nous faisons confiance à la Société nationale des chemins de fer français, qui est avant tout un service public, que des efforts financiers ont été consentis et que nous sommes prêts à accepter d'en fournir encore pour qu'elle continue à assurer ce service public: un service public ne peut pas se limiter aux seuls voyageurs et ignorer les marchandises.

D'ailleurs, le projet de loi portant approbation du plan de développement économique et social, voté cette nuit à la majorité que vous connaissez, a associé on ne peut plus étroitement la politique de décentralisation et l'amélioration des infrastructures de notre pays, qu'elles soient routières ou ferroviaires.

Des preuves sérieuses ont été apportées tout à l'heure. Vous les connaissez parce que des parlementaires ou des organismes vous ont écrit que des troubles risquaient d'être causés à notre économie actuelle par une réforme appliquée sans que les précautions nécessaires soient prises et sans que notre économie soit prête à en résorber les conséquences.

D'autre part, la Communauté européenne ne prévoyant que pour le 1^{er} juillet 1964 les décisions concernant les réglementations intérieures de chaque pays, je vous demande de bien vouloir reconsidérer la décision de mise en application de cette réforme à partir du 1^{er} octobre prochain, étant entendu que je suis un peu rassuré après vous avoir entendu, surtout après avoir appris la création de la commission compétente et le fait que des correctifs seront admis après le 1^{er} janvier.

Monsieur le ministre, vous pouvez compter sur notre collaboration et sur celle de tous les organismes que j'ai eu l'occasion d'énumérer tout à l'heure, pour participer à une œuvre qui ne saurait qu'être commune, à l'œuvre de prospérité de notre pays. (Applaudissements.)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. le ministre des travaux publics et des transports. Je désire répondre aux orateurs qui viennent d'intervenir. C'est normal, puisque le règlement ne me permettait pas de leur donner les indications que j'ai fournies à d'autres.

A M. Christian Bonnet qui a parlé des produits de la pêche, je dirai qu'il n'est pas possible de leur appliquer le correctif régional qui cependant est un correctif applicable aux conserves de poisson — je le précise. D'ailleurs les prix des transports au départ de Lorient vont se trouver modifiés sur un certain nombre de relations. S'ils se trouvent légèrement accrus pour des relations à courte distance, ils seront sensiblement diminués pour les relations à longue distance.

C'est ainsi qu'il est prévu une diminution de 5 p. 100 sur Lyon, de 11 p. 100 sur Marseille et de 15 p. 100 sur Nice, ce qui est très intéressant pour les produits de la pêche bretonne.

C'est la raison pour laquelle nous ne prévoyons pas de correctif régional pour le poisson frais. Par rapport aux autres ports concurrents — je ne préciserai pas davantage pour ne pas engager une polémique avec les autres ports — Lorient n'est pas du tout mal placé et, dans un certain nombre de cas, l'écart avec les autres ports se trouvera même réduit en faveur de Lorient.

M. Christian Bonnet. Même avec Paris ?

M. le ministre des travaux publics et des transports. Oui, en ce qui concerne la concurrence avec d'autres ports pour des expéditions de poisson vers Paris.

A. M. Villon, qui semblait en douter, je tiens à préciser que les petites entreprises vont bénéficier comme les grosses des correctifs régionaux. Elles profiteront aussi de nombreux correctifs spécifiques. De très petites entreprises traitent en effet les produits dont j'ai parlé. J'ai sous les yeux le bilan du département de l'Allier qui, avant les correctifs, était en légère hausse. Avec le correctif de 10 p. 100 qui s'applique à la partie du département non desservie par de bonnes lignes et qui joue pour des produits généralement agricoles, et pour les matériaux de construction à l'arrivée dans la partie du département intéressée par le correctif, la réforme n'a pratiquement aucun effet.

La réforme totale des transports pour l'Allier ne se trouve donc pas modifiée par rapport à la situation actuelle.

M. Garraud a satisfaction puisque le département des Hautes-Alpes bénéficie du correctif de 10 p. 100. Le bilan global, pour les marchandises affectées par le correctif et que j'ai énumérées tout à l'heure, sera en diminution d'environ 2 p. 100 et, pour l'ensemble du trafic des Hautes-Alpes, l'augmentation du prix des transports sera limitée à 3 p. 100.

Je reconnais que les Hautes-Alpes figurent parmi les départements dont les tarifs seront légèrement augmentés mais une augmentation de 3 p. 100 du prix des transports ne doit pas, me semble-t-il, compromettre gravement la situation économique de ce département.

Je ne manquerai pas d'étudier les exemples cités par **M. Luric.**

Je pense, comme **M. Dreyfous-Ducas,** que si grâce à la réforme tarifaire nous parvenons à maintenir une situation financière satisfaisante de la S. N. C. F. nous n'en aurons que plus de facilité pour satisfaire les revendications des cheminots et pour leur accorder des salaires plus élevés.

Il est de fait que sa situation financière empêche la S. N. C. F. d'augmenter, comme elle le souhaiterait elle-même, les salaires les plus bas. La réforme va donc dans le sens que vous souhaitez et que je souhaite moi-même, compte tenu de ce que je sais de la situation des cheminots.

M. Dreyfous-Ducas a évoqué les craintes que lui inspire la réforme. Là encore je lui demande d'en attendre les résultats. Toute réforme comporte une part d'incertitudes ; mais si de trop grandes difficultés s'élevaient, je lui renouvellerai l'assurance que nous reconsidérerions le problème.

La réforme tarifaire est quand même le seul moyen de maintenir la liberté du choix de l'usager, car des mesures d'autorité risqueraient d'aller dans un sens qui s'éloignerait de la liberté. C'est une querelle dont nous aurons l'occasion de reparler s'il s'avérait qu'il avait raison et que j'ai tort. Mais je suis trop partisan du libre choix et d'une certaine économie libérale pour ne pas souhaiter que ce soit sur le plan de la concurrence que les choses s'arrangent plutôt que sur celui des mesures d'autorité, d'autant plus que je ne vois pas, pour ma part, comment nous pourrions les appliquer.

Enfin — ce sera ma dernière observation — **M. Dreyfous-Ducas** a déclaré que la hausse de certains tarifs de chemins de fer entraînerait celle des tarifs de transports routiers. Cela ne me semble pas évident, d'abord parce qu'il existe, pour les transports à grande distance, une tarification obligatoire. Quant aux tarifs sur les courtes distances, je lui donne bien volontiers l'assurance que le ministère surveillera très étroitement les prix des transports de marchandises par route, de telle sorte qu'ils se tiennent dans des limites raisonnables.

Dans ces conditions, je crois que les craintes que **M. Dreyfous-Ducas** a exprimées seront vaines et je lui donne bien volontiers l'assurance que je veillerai tout spécialement à ce que ses préoccupations soient prises en considération.

En terminant, je remercie tous les orateurs qui m'ont présenté leurs observations. Dans la tâche aussi difficile que celle que j'ai entreprise mais qui me paraît nécessaire à notre grand service national qu'est la S. N. C. F. leur contribution me per-

mettra d'être encore plus efficace dans mon œuvre et, je le pense, d'exercer une action très utile à l'économie générale du pays. (Applaudissements.)

Mme la présidente. Ce débat est clos.

ROUTES DE MONTAGNE

Mme la présidente. **M. Garraud** demande à **M. le ministre** des travaux publics et des transports quelles mesures il compte adopter pour améliorer le service routier d'hiver dans les régions de montagne et, en particulier, faciliter la régularité de l'accès par route aux stations de sports d'hiver.

La parole est à **M. Garraud.**

M. Robert Garraud. Mesdames, messieurs, il est une activité des ponts et chaussées qui est bien peu connue et qui, cependant, est digne de la plus haute admiration, c'est l'ouverture à la circulation des routes enneigées de montagne. C'est pourquoi je veux, en tout premier lieu, monsieur le ministre, exprimer la profonde reconnaissance des populations des régions de montagne pour le travail remarquable qu'assurent vos services, en particulier en hiver, lorsque les conditions sont les plus rudes.

Mais c'est justement parce que nous connaissons tous les difficultés de leur métier et que nous apprécions le courage avec lequel vos techniciens et leurs équipes les affrontent, que j'ai estimé nécessaire de rechercher aujourd'hui avec vous comment nous pourrions améliorer ce service. Je vous remercie donc d'avoir ouvert ce débat.

On est parfois stupéfait d'apprendre dans quelles conditions il y a un siècle, par exemple, les services de routiers assuraient avec des traîneaux à chevaux des liaisons régulières, par exemple, entre Grenoble et Briançon, par tous les temps et quel que soit l'enneigement du col du Lautaret. Aujourd'hui, ces liaisons qui s'effectuent en automobile exigent des routes déneigées et ce déneigement est devenu indispensable pour permettre la vie de tous les jours dans les vallées les plus reculées et les plus petits hameaux.

Parmi les principaux problèmes de la vie quotidienne des montagnards en hiver figure donc le déneigement, mais avec le développement des sports d'hiver, activité économique vitale pour nos départements, le déneigement présente une importance plus grande. On peut dire qu'il ne peut y avoir de développement économique possible des régions de montagne sans participation très active de vos services chargés de la circulation routière d'hiver.

L'Etat fait donc un investissement en équipant et en entretenant son réseau routier d'hiver. Mais je dis d'emblée que cette action ne doit pas porter sur les seules routes nationales. L'Etat doit aussi aider les collectivités à entretenir en hiver leurs routes départementales et communales. Je ne voudrais plus voir les services des ponts et chaussées arrêter leur travail à la traversée des agglomérations sous prétexte que ce déneigement incombe aux communes. Une coopération efficace est là aussi indispensable.

Cet important problème de la circulation routière hivernale se présente donc sous des aspects divers. Si vous le voulez bien, je les aborderai non pas en technicien, ce que je ne suis pas, mais en usager, ce que je suis.

Il me semble qu'il y a tout d'abord un problème de plateforme de la route. De deux choses l'une : ou la pente est correcte et inférieure à 7 ou 8 p. 100, ou la pente est trop raide et une route sur laquelle les chevaux pouvaient difficilement arriver à tirer un traîneau devient impraticable, certains jours de l'hiver, aux automobiles. C'est ainsi que malgré les améliorations déjà apportées, on voit, certains jours, des séries de voitures, camions, autocars, en travers de la route dans les rampes de l'Argentière à Briançon et d'autres quitter la route du col Bayard et faire des chutes impressionnantes et parfois graves.

Aussi je vous remercie d'avoir inscrit au programme du fonds routier le début des travaux de reconstruction des rampes du col Bayard sur la R. N. 85. Je devine ce que peuvent coûter ces reconstructions.

Je demande, en premier lieu, une augmentation des crédits pour l'amélioration du profil des routes de montagne les plus fréquentées. Je cite comme magnifique exemple de ce que vos services ont fait, la reconstruction des routes du Queyras.

Il y a ensuite la surface roulante. L'expérience de ma région semble montrer, à l'heure actuelle, que la meilleure solution est le revêtement en enrobé qui facilite le roulement et résiste beau-

coup mieux aux alternances de gel et de dégel. Là encore, je sais que la dépense est grande mais nous savons combien elle peut être rentable.

Aussi, ma deuxième demande concerne-t-elle les crédits pour le revêtement des grands axes routiers d'hiver en « tapis d'enrobés ».

Je retiendrai ensuite la protection de la route contre les avalanches et les congères. Celles-ci peuvent obstruer la route pour des durées indéterminées, d'où une perturbation économique dans toute la région desservie. Elles sont dangereuses et c'est vraiment miracle que les pertes de vies humaines ne soient pas plus nombreuses. Elles sont onéreuses par les travaux de déblaiement qu'elles entraînent chaque année.

Comme exemple des perturbations économiques qu'entraînent ces avalanches et ces congères, je pense que le plus démonstratif et l'un des mieux connus est le passage de la Marionaise au col du Lautaret. Une obstruction de ce couloir entraîne un arrêt complet de la circulation entre Grenoble, d'une part, Briançon et Turin d'autre part. Chaque jour d'interruption correspond à une perte financière importante, tant pour les stations françaises et italiennes de ski groupées dans l'association « ski sans frontière » que pour les commerçants et industriels de cet axe routier.

Aussi, je vous remercie très chaleureusement, monsieur le ministre, d'avoir inscrit au programme du fonds routier les crédits nécessaires à la mise en chantier des travaux d'infrastructure nécessaires à l'ouverture permanente du col du Lautaret.

Comme exemple d'avalanches onéreuses, je citerai la classique avalanche de la barrière dans le Valgaudemar. Elle descend tous les ans, une, deux ou plusieurs fois, exactement au même endroit, isole tout le fond de la vallée du Valgaudemar et empêche donc l'implantation de remontées mécaniques dans cette vallée propice au ski et à l'alpinisme. Or, tous les ans, on dépense des sommes importantes pour déblayer cette avalanche.

Ne vaudrait-il pas mieux, une fois pour toutes, faire un tunnel pare-avalanche et, du même coup, rendre la vie et l'espoir à toute la vallée ?

Je vous demanderai donc, en troisième lieu, monsieur le ministre, des crédits pour la protection permanente contre les avalanches et les congères.

Ce que je viens de dire se rapporte à toutes les routes de montagne en hiver. Je voudrais maintenant aborder plus particulièrement le problème des routes d'approche des stations de ski. Ou bien une route existait auparavant, mais une route tracée à 1.800 mètres d'altitude, on le comprend bien, ne peut avoir été construite que pour une circulation rurale d'été, elle est donc trop étroite pour une circulation automobile d'hiver, ou il n'y a rien. Dans l'un et l'autre cas, il n'y a pas de création de stations de ski possible sans la création préalable d'une route.

Ce n'est pas le lieu ni le moment de discuter comment doivent être financées ces routes : par l'Etat, par le département, par les communes ou par des sociétés d'économie mixte. Je pose ce problème et vous demande en quatrième lieu, monsieur le ministre, que soient prévus au budget de votre ministère des crédits destinés aux routes nouvelles d'accès aux stations de ski en cours de création.

Mais il est un aspect qui vous intéresse directement, monsieur le ministre. Certaines routes nationales conduisant à proximité d'une station de ski en développement croissant sont, à l'origine, très insuffisantes parce que trop étroites, ou deviennent très rapidement dangereuses parce que les croisements en hiver sont très difficiles.

Je vous citerai comme exemple la route de la vallée de Champ-saur qui ne peut plus assurer le trafic de la jeune et rapidement croissante station d'Orcières-Merlette.

Ma cinquième demande concerne donc des crédits pour l'adaptation des routes nationales au trafic croissant des stations de ski.

Nous avons examiné les problèmes de la route, passons, si vous le voulez bien, à ceux que pose le matériel.

Un profane comme moi ne peut être qu'impressionné par la puissance et la variété du matériel que vos services doivent utiliser pour opérer le déneigement. Une démonstration remarquable en fut donnée cette année à Briançon à l'occasion du XIV^e concours International de chasse-neige.

Ce matériel coûte fort cher à l'acquisition, à l'entretien et à l'utilisation. Je sais avec quel soin et quelle compétence vos services s'occupent de ce matériel mais, sur de nombreux bancs de cet hémicycle, on ignore ce qu'il représente pour la lutte que les ponts et chaussées mènent pour le déneigement des routes d'hiver.

Ma sixième demande concerne donc des crédits pour le matériel de déneigement.

J'ai gardé pour la fin, afin de lui rendre un nouvel hommage, le personnel. Bien peu savent ce que représente de courage, de ténacité, d'abnégation le travail de ces équipes qui partent, par la neige et la tourmente, avant le lever du jour, pour assurer le déblaiement des routes encore recouvertes de neige fraîche ou de celles qui attaquent, dans des conditions de climat parfois groenlandaises, les murailles de blocs de glace qui ont été accumulées par le vent. Ces gens sont admirables pour l'amour qu'ils portent à leur métier.

Or ils sont tout à fait au bas de l'échelle des emplois. Ils sont souvent temporaires et, par suite, à la merci d'un licenciement quand il y a diminution de crédits.

Permettez-moi de vous le dire, monsieur le ministre, c'est là une erreur. Ces simples cantonniers sont, en fait, des spécialistes. Ils connaissent parfaitement leur région, ses vents et son climat. Ils connaissent « leur » route dans ses moindres détours et il faut les voir travailler pour savoir que sans cette expérience atavique, le chasse-neige irait bien souvent au ravin ou ne retrouverait pas la route. Ils connaissent « leur » neige et ses différences de consistance et de poids. En un mot, ils connaissent « leur » métier et ils le font bien.

Or, si on ne garde pas ces équipes, monsieur le ministre, on connaîtra les pires déboires.

Si ces hommes restent sans emploi, ils partiront ailleurs, à la ville, eux aussi, et vous ne trouverez plus personne sur place pour faire leur dur métier. Combien paieriez-vous plus cher alors en réparations d'engins et en transport de personnel !

C'est parce que je les connais bien et parce que je connais tout l'intérêt qu'il y a à les garder dans leur pays natal, et à leur donner le travail auquel ils sont préparés par leur ascendance, que je vous adresse, monsieur le ministre, cette septième demande : gardez des crédits pour conserver en permanence vos équipes de déneigement. Les travaux ne manqueront pas pour eux en été.

Je vous ai fait cet exposé en sept points, monsieur le ministre, parce que j'estimais de mon devoir d'attirer votre attention sur la circulation routière d'hiver. Il est pour nous capital que nous puissions assurer à notre clientèle d'hiver comme à nos populations un service routier d'hiver garanti, sauf cas de force majeure.

C'est là, je crois, un aspect nouveau mais cependant crucial de vos responsabilités. Mais tous ces problèmes, pour lesquels je m'excuse d'avoir cité des exemples qui intéressent ma région, parce que je les connais bien, mais qui se présentent de la même façon dans les autres régions de montagne, ont une caractéristique commune, c'est qu'à leur rentabilité propre, qui peut être déterminée comme pour tout autre travail routier, s'ajoute une rentabilité indirecte beaucoup plus difficile à évaluer mais qui peut être parfois infiniment plus importante.

En effet, les difficultés de la circulation routière d'hiver constituent un goulot d'étranglement pour l'économie de toute une région ; elles compromettent la rentabilité de l'équipement existant et de celui que l'on est en train de créer au prix d'investissements importants. Cela m'amène à demander qu'en plus des crédits affectés à la satisfaction des besoins de la circulation dans sa structure actuelle, soient prévus des crédits routiers en vue de l'équipement du territoire.

Je voudrais, monsieur le ministre, que soit convaincante la folie que j'ai dans l'avenir de la montagne et qu'elle m'aide à vous persuader de la nécessité de développer dans une large mesure les services d'exploitation de la route en hiver, car c'est par la route que commence le développement économique des régions de montagne. (Applaudissements.)

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre des travaux publics et des transports.

M. Roger Dusseaux, ministre des travaux publics et des transports. Les moyens dont dispose l'administration des travaux publics pour assurer la circulation par tous les temps et en toutes saisons sont insuffisants, nous le savons bien, et nos possibilités d'intervention sont très tardives, nous le savons également.

Néanmoins, en dépit de l'insuffisance des crédits d'entretien, un effort très soutenu est fait, vous le savez aussi, avec le concours des conseils généraux notamment, pour doter les services des ponts et chaussées d'engins de déneigement appropriés.

C'est ainsi que le département que vous représentez, monsieur Garraud, et qui sur le plan de l'équipement en matériel est un de ceux qui ont un bon potentiel par rapport aux autres, a été

doté cette année d'un très gros engin de travaux publics adapté aussi bien aux travaux d'hiver qu'aux travaux en belle saison.

C'est ainsi, également, que pour l'ensemble des départements de montagne, il faut noter que le crédit affecté au déneigement, que vous souhaitez voir accru, crédit consacré au fonctionnement, à l'acquisition et au remplacement des chasse-neige, a été accru en 1962 par rapport à 1961. Je vous rappelle les chiffres : neuf millions de nouveaux francs, en augmentation de un million de nouveaux francs sur les crédits de 1961, ce qui n'est pas négligeable.

Je voudrais également insister sur la partie la plus actuelle de votre exposé : le problème de l'utilisation permanente des routes en hiver ; ce qu'il faudrait, c'est que les services des ponts et chaussées puissent intervenir, à la moindre alerte, jour et nuit.

Or, vous le savez, cela est très difficile. Un groupe d'étude a examiné ce qu'il en coûterait de disposer d'un réseau d'alerte, en matière de verglas par exemple, et d'un système de sablage presque immédiat, jour et nuit — car actuellement on n'intervient que de jour. Pour équiper mille kilomètres de routes, il faudrait 8 millions de nouveaux francs, auxquels s'ajouteraient 3 à 4 millions de nouveaux francs, en frais de fonctionnement.

Or, en fait, il faudrait, pour l'ensemble de la France, pouvoir sabler à tout moment 5.000 à 10.000 kilomètres d'itinéraires, ce qui évidemment rend la chose impossible, dans les perspectives budgétaires actuelles.

Ce que l'on assure, comme vous l'avez souhaité, c'est la protection des passages les plus essentiels.

Vous vous êtes félicité des travaux qui seront entrepris au col du Lautaret, dont vous avez souligné l'importance du point de vue des communications, notamment dans la région que vous représentez.

Je peux vous indiquer que nous allons, en effet, faire pousser activement ces travaux de façon que, je pense, dans les toutes prochaines années, la route soit à l'abri des avalanches.

En revanche, je ne dispose d'aucun crédit pour l'autre vallée dont vous avez parlé. Mais toutes ces améliorations doivent s'étendre dans le temps, et je prends bonne note de votre observation.

En ce qui concerne la chaussée elle-même, et la nécessité de faire de l'« enrobé » plutôt que d'utiliser l'enduit habituel, cela paraît très difficile étant donné les prix respectifs de ces revêtements.

Pour l'« enrobé », il faut compter un prix de revient minimum de 3 nouveaux francs par mètre carré. Or, pour l'enduit, ce prix est de 0,80 nouveau franc. C'est dire qu'avec un même crédit, l'enduit superficiel nous permet d'intervenir sur une surface beaucoup plus importante. L'« enrobé » n'est au fond justifié que là où il y a un trafic très important.

Mais j'examinerai s'il est possible effectivement d'utiliser ces « enrobés » sur certaines routes, compte tenu de l'importance du trafic.

Ces observations montrent que la protection permanente de nos routes de montagne est une œuvre de longue haleine. Nous ne pouvons pas l'assurer aussi vite et aussi bien qu'il le faudrait.

Il est bien certain que la fréquentation croissante de la montagne, dont le Gouvernement se réjouit vivement, nécessite des équipements. On a déjà accompli un très grand effort à ce sujet, vous l'avez dit vous-même, mais il faut encore aller plus loin, notamment éviter les risques d'avalanche et faire que les routes puissent être pratiquées en tout temps, à toute heure du jour et de la nuit.

C'est une œuvre que nous mènerons à bien et sur laquelle le nouveau ministre des travaux publics et des transports se penchera, croyez-le bien, avec un très vif intérêt.

Enfin, je veux profiter de ce que vous avez dit vous-même pour rendre à mon tour un hommage au personnel dévoué qui, soit à la charge de l'Etat, soit à la charge des collectivités locales, assure la possibilité de circuler sur ces routes enneigées. Ce personnel accomplit sa tâche avec un très grand dévouement, car, comme vous l'avez souligné, ils est très attaché à ses montagnes.

A mon tour je lui rends hommage. Il est, incontestablement, un élément essentiel de l'œuvre que nous accomplissons. Cette question orale me donne l'occasion de vous dire que je me pencherai avec la plus vive attention sur son sort.

M. Robert Garraud. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Mme la présidente. Le débat est clos.

MARCHÉ DE LA VIANDE

Mme la présidente. Les deux questions suivantes ont été jointes par décision de la conférence des présidents :

M. Paquet demande à M. le secrétaire d'Etat au commerce intérieur : 1° quelles sont les grandes lignes de son plan de réorganisation du marché de la viande ; 2° s'il entend suivre les recommandations du IV^e plan qui tendent à faire pratiquer l'abattage le plus près possible des lieux de production ; 3° dans l'affirmative, s'il ne pense pas que la reconstruction d'un marché à bestiaux et d'un abattoir à la Villette est en contradiction avec ces recommandations et risque de gêner considérablement une réorganisation sérieuse du marché.

M. Voisin attire l'attention de M. le secrétaire d'Etat au commerce intérieur sur certaines rumeurs qui circulent concernant la construction d'un grand abattoir à la Villette et le maintien du marché aux bestiaux. Il lui demande si, dans un but d'orientation et d'organisation de la production, il n'estime pas indispensable de rapprocher l'abattage des zones de production, ainsi que le recommande le IV^e plan.

La parole est à M. Paquet.

M. Aimé Paquet. Madame la présidente, monsieur le ministre, mes chers collègues, l'organisation du marché de la viande, et je dirai, bien que ce ne soit pas le sujet aujourd'hui, l'organisation du marché des fruits et légumes, sont d'une importance capitale et d'un intérêt national. Il est d'ailleurs dommage que cette question soit discutée aussi tard et devant un nombre aussi réduit de députés.

J'essaierai d'être bref et d'être clair afin que ce qui va être dit puisse être utile.

Nous sommes dotés d'un circuit de la viande qui date de trois siècles. Il est archaïque, il prête à la spéculation, et ce au détriment des consommateurs et des producteurs, je dirai même au détriment de l'économie nationale, car ce sont les prix, les salaires et finalement le budget lui-même et la monnaie qui peuvent en ressentir les effets.

On parle souvent de réforme. Il y a eu, dans un passé récent, des actions courageuses. Vous avez vous-même, monsieur le secrétaire d'Etat, mené une de ces actions et vous vous êtes aperçu que ce n'était pas facile. En tout cas, vous l'avez tentée, et je tiens à vous en féliciter, car il fallait être courageux. Ce n'était ni simple ni facile.

Cependant on peut dire, sans vous être désagréable, que, malgré tout ce que vous avez essayé de faire, vous avez partiellement échoué parce que vous n'aviez que votre bonne volonté. Il fallait avant tout s'attaquer aux structures.

Alors, quelles réformes opérer ?

Celle qui est proposée dans le IV^e plan est, dans l'ensemble, satisfaisante : il s'agit d'une chaîne d'abattoirs régionaux implantés sur les lieux de production. Traitement de la viande, traitement du cinquième quartier, installations frigorifiques, installations permettant l'exportation, marché à bestiaux, tout cela est parfait.

Je me permettrai d'ouvrir ici une parenthèse, sans m'y arrêter trop longtemps, pour rappeler ce qui est un peu pour moi un « dada ».

Ces abattoirs régionaux sont excellents, mais, je l'ai déjà dit, j'aurais préféré qu'on acceptât la proposition que j'avais faite de construire, sur le plan intercantonal, de petits abattoirs de 1.000 tonnes, qui n'auraient pas coûté cher, qui auraient donné toutes garanties sur le plan sanitaire, qui auraient permis de fermer toutes les tueries particulières, avec un rayon d'action de 15 à 20 kilomètres, lesdits abattoirs étant rattachés à ces abattoirs régionaux dont je viens de parler. Mais c'est là une autre histoire.

L'arbitrage a été rendu en faveur de l'autre proposition par M. Michel Debré lorsqu'il était Premier ministre. Il n'y a plus rien à faire et ce n'est pas la peine d'y revenir.

Mais vous rencontrerez, je crois, des difficultés sur le plan de l'application.

Les abattoirs régionaux installés sur les lieux de production, permettront — c'est cela l'essentiel, et c'est cela, il faut le dire, qu'on ne veut pas — à des groupements de producteurs, dont le IV^e plan prévoit la création, de contrôler leur gestion dans le cadre des sociétés d'économie mixte qui les géreront, et surtout de suivre leur production jusqu'à la sortie de l'abattoir, et, c'est cela, je le répète, qu'on ne veut pas.

Ces abattoirs permettront en quelque sorte de contrôler le circuit vif et de s'introduire dans le circuit mort, d'être parfait.

tement informé — détail important — de vendre la viande au poids de la carcasse et à la qualité, d'orienter la production vers certaines races et vers certaines qualités.

Ces abattoirs étant proches du lieu de production, ils permettront de réduire le nombre des intermédiaires qui se trouvent à leur amont et qui sont le plus souvent les plus spéculatifs.

Ils permettront d'aller de plus en plus vers les ventes en gros de produits élaborés — autre détail non moins important — le circuit mort permettant seul une organisation rationnelle des marchés.

Voilà ce qu'ils permettent, et voilà ce que certains ne veulent pas.

Ces groupements de producteurs associés à des consommateurs devraient — et avec un certain courage et une certaine audace vous avez commencé cette action, monsieur le ministre; elle n'est pas encore suffisante mais il fallait bien commencer — ouvrir des magasins témoins s'approvisionnant aux mêmes sources que le commerce libre, supportant les mêmes charges, soumis aux mêmes règles pour que la concurrence soit très loyale — une publicité suffisante étant faite sur les résultats — et se contentant de marges normales.

Je suis sûr que, dans une économie libérale, c'est la seule solution permettant d'obtenir sur le prix de vente de la viande des résultats appréciables. D'ailleurs les résultats de vos premières expériences sont satisfaisants.

Puis, coiffant cet ensemble, la S. I. B. E. V. serait chargée de soutenir les cours, mais aussi de les régulariser.

En effet, les marchés régionaux sont rarement déficitaires ou excédentaires tous à la fois. La S. I. B. E. V., dans le cadre national, assurera la répartition des excédents de certaines régions dans les régions déficitaires, et cela au jour le jour.

En un mot, cette organisation permettrait à la S. I. B. E. V. de jouer son véritable rôle de régulateur, n'intervenant qu'en cas d'excédents nationaux et ne remettant la viande sur le marché qu'en cas de déficit national. Nous allons voir qu'il n'en est pas ainsi.

Quelles sont les grandes lignes de l'action à entreprendre ?

D'abord, les petits abattoirs. Mais cela, je l'ai dit, est mon « dada ». N'insistons pas. Abattoirs régionaux sur les lieux de production, cotations se faisant de plus en plus à la viande à l'abattoir et non plus sur les marchés vifs, vente en gros de produits élaborés, c'est-à-dire remplaçant le circuit vif par le circuit mort, la S. I. B. E. V. coiffant l'ensemble et servant de régulateur.

Telles sont les grandes lignes d'une organisation rationnelle.

Or que voyons-nous actuellement ?

On a décidé que la Villette constituait un problème à part. C'est à mon avis une erreur énorme, capitale, qui aura une incidence regrettable sur l'ensemble du marché et qui frappe dès le départ votre réforme d'inefficacité.

Il y a un différend entre vous, monsieur le secrétaire d'Etat, et M. le ministre de l'agriculture. Celui-ci affirme que le plan a été adopté il y a trois ans et qu'on ne peut plus y toucher.

Pour votre part, quand vous êtes arrivé au ministère, vous avez tenu à faire faire une étude, avec le concours du professeur Keilling, et vous affirmez — et vous avez raison — que les conclusions en sont telles qu'elles exigent que l'on reconsidère le problème.

Qu'est le problème actuel de la Villette ?

Les abattoirs de la Villette comprennent un marché à bestiaux, un abattoir de 110.000 tonnes, qui va coûter 9 milliards d'anciens francs environ, et un marché à viande de 500.000 tonnes, avec un ensemble frigorifique qui coûtera 17 milliards.

Si nous donnons notre accord à la construction du marché aux viandes — car il est nécessaire, et de plus, il est facile à contrôler — nous estimons qu'il serait monstrueux de construire le marché à bestiaux et un abattoir, les deux choses étant liées.

Il y a à cela plusieurs raisons. Tout d'abord 110.000 tonnes, c'est du gigantisme. Les exemples allemand et américain sont probants. La capacité utile et efficace d'un abattoir est de l'ordre de 5.000 à 25.000 tonnes. La Suède a estimé qu'elle était de l'ordre de 30.000 tonnes. Les abattoirs géants donnent lieu à la spéculation; ce sont des temples de la spéculation, les producteurs ne pouvant suivre leurs produits et étant insuffisamment informés.

Comment informer les producteurs qui alimentent la Villette, et qui sont au nombre de plusieurs milliers? Le bétail, de toutes races, de toutes qualités, vient de la France entière. D'ailleurs, les 300 ou 400 chevallards ou professionnels qui gèrent la Villette n'ont pas intérêt à les informer. C'est ce

qu'on ne veut pas. J'insiste sur ce point, qui est le fond du problème qui nous occupe.

D'autre part, cet abattoir sera toujours un marché d'excédents, qui fait obligation à la S. I. B. E. V., de façon automatique, d'acheter dans tous les cas. En effet, il est nécessaire d'acheter les 15.000 ou 16.000 quartiers avant pour éviter que les consommateurs ne soient pénalisés. De plus, il serait difficile, parce que coûteux, de réexpédier sur les marchés déficitaires les animaux et les viandes qui ont beaucoup voyagé. On ne peut pas faire venir de la viande de Toulouse pour la réexpédier dans cette ville, ce serait aberrant.

En outre, ce marché vif et l'abattoir de la Villette perturbent le marché des excédents. Ils sont anti-économique. Ce sont cependant des marchés pilotes.

De tels marchés constituent un facteur amplificateur des variations de prix, des hausses et des baisses et non un régulateur. Je vais donner des exemples.

Les marchés aux viandes s'approvisionnent aux abattoirs sur les lieux de production. J'ai dit tout à l'heure que nous étions d'accord sur les marchés à viande. Il est facile de régler les arrivages, ceux-ci étant quotidiens.

Par contre, le marché hebdomadaire d'animaux vivants perturbe, puisqu'il est marché pilote, l'ensemble du marché français. On pourrait citer de nombreux exemples; je n'en citerai qu'un qui est très officiel.

Au cours de la période du 3 avril au 28 mai 1962, la moyenne des arrivages de bêtes vivantes est passé de 4.686 à 4.266, soit une diminution de 6,8 p. 100. Immédiatement les cours ont monté de 50 à 60 francs par kilogramme.

Dans le même temps, les Halles recevaient un tonnage de viande identique et même légèrement supérieur de 0,60 p. 100 à celui qu'elles avaient reçu le mois précédent. Si l'on inverse les chiffres, là, il y a amplification à la baisse, ce qui est aussi nuisible que l'amplification à la hausse.

Il y a donc là un phénomène spéculatif que l'on peut d'ailleurs, il faut bien le dire, plus ou moins provoquer — et l'on ne se gêne pas pour le faire — en freinant ou en gonflant les arrivages.

C'est d'ailleurs la raison pour laquelle on tient essentiellement à reconstruire la Villette au même endroit. Là est, je crois, le fond du problème.

A tous ces arguments s'en ajoutent d'autres qui sont d'ordre pratique: évacuation des déchets et des fumiers, coût de l'alimentation d'attente des animaux, traitement du cinquième quartier — à quel endroit de Paris construira-t-on l'usine du traitement du cinquième quartier, je pose la question — diminution des frais de transport. La diminution des prix serait de 25 à 30 p. 100 si la transformation de la viande et la découpe se faisaient sur les lieux de production.

On nous dit: « Peut-être avez-vous raison! Vos arguments ne manquent pas de valeur. Mais des dépenses sont déjà engagées: quatre milliards d'anciens francs ».

Ce n'est pas tout à fait exact. D'ailleurs, tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, vous nous donnez les chiffres réels. Je crois qu'au 31 décembre un milliard environ avait été dépensé. Quant au reste, il s'agit de crédits d'engagement.

Cette somme est bien peu de chose comparativement aux économies que l'on réaliserait et à la rationalisation des marchés que l'on obtiendrait.

En effet, le coût de cet abattoir ou de ce marché à bestiaux serait de sept à huit milliards. Si l'on décide de supprimer l'abattoir de la Villette et de ne pas le reconstruire sur place, on sera dans l'obligation de revoir le plan des abattoirs autour de Paris, notamment ceux qui sont placés au carrefour des régions de production, comme Compiègne, Rouen, Gacé, le Mans et Bourges. Cette révision coûtera heureusement beaucoup moins de sept à huit milliards.

Les raisons qui militent en faveur de l'abandon de ce projet sont aveuglantes. On n'ose d'ailleurs pas les nier. Maintenant, on essaie de composer. On dit: 110.000 tonnes, c'est peut-être beaucoup, mais l'on pourrait se prononcer en faveur d'une capacité d'abattage de 60.000 tonnes.

Or un abattoir d'une capacité d'abattage de 60.000 tonnes est aussi nocif qu'un abattoir dont la capacité atteindrait 110.000 tonnes. En effet, qu'on le veuille ou non, il constituera un marché pilote et sera le temple de la spéculation; il aura sur le marché français les incidences dont je viens de parler.

Je vais donc conclure. Monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez là un problème à résoudre dont l'incidence sur le niveau de vie des Français, producteurs ou consommateurs, est considérable. Il a de très lourdes conséquences sur l'ensemble de la situation économique ainsi que sur la situation sociale, car il pose une

question de salaires et, en fin de compte, il intéresse le budget de la France, car tout se paie.

Il s'agit donc d'un problème d'intérêt national. Nous verrons si quelques intérêts particuliers seront, cette fois encore, plus forts que l'intérêt général.

Monsieur le ministre, je sais qu'en ce qui vous concerne vous ferez tout ce qui est en votre pouvoir.

Je souhaite que vous réussissiez dans votre entreprise et je serais heureux que ce débat ait pu vous aider. (Applaudissements.)

Mme la présidente. La parole est à M. Voisin.

M. Pierre Voisin. Monsieur le secrétaire d'Etat, l'expansion de la production agricole préserve une des chances à long terme de notre pays. Elle est un élément important du relèvement du revenu agricole. Il ne s'agit donc pas de freiner l'effort des agriculteurs, il s'agit de l'orienter vers les productions les plus demandées. C'est là le but que se fixe le IV^e plan.

Pour orienter la production, il faut en avoir les moyens et les possibilités. Un des moyens d'orienter la production de la viande c'est de fixer les points d'abattage sur les lieux de production et de consommation.

Les groupements de producteurs ne peuvent se développer qu'autour des abattoirs. C'est pour eux, en effet, le moyen de travailler efficacement à leur profession. L'orientation et la spécialisation des productions régionales demandent impérativement la connaissance exacte de la qualité et de la destination du produit par l'agriculteur. Cette connaissance n'est possible que s'il peut la suivre jusqu'à son élaboration commerciale.

Pour la viande, en effet, la valeur du bétail produit n'est pas simplement fonction d'un poids et d'une race; le véritable critère d'évaluation réside dans le désir des acheteurs et la qualité qu'ils souhaitent.

D'autre part, chaque jour les représentants du Gouvernement nous parlent de décentralisation et d'éclatement vers la province. C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, nous aimerions savoir quelle sera la décision finale au sujet de la Villette.

En effet, l'éclatement de l'abattoir de la Villette aurait de multiples avantages. Tout d'abord, il répondra à la politique gouvernementale de décentralisation, à sa politique sociale par la création d'emplois, à sa politique agricole, enfin, en favorisant l'organisation et l'orientation de la production et en facilitant les groupements de producteurs. Il est indiscutable que plus l'abattoir sera proche de la production, plus il se trouvera en relation commerciale directe avec le producteur.

Le principal défaut de la Villette, c'est, en effet, le marché aux bestiaux. A notre époque moderne, plus de la moitié de la consommation parisienne en viande parvient en bêtes sur pied. Il existe encore à Paris un marché où l'on conduit 5.000 à 6.000 bêtes vivantes par semaine, qui sont vendues en partie seulement sur la capitale puisqu'il en repart environ 30 p. 100 sur d'autres points de consommation. Selon les fluctuations, les apports de ce marché, tous les cours de France sont influencés car, comme pour tous les produits agricoles, en face d'une demande relativement stable, les marges de pénurie ou d'abondance provoquant de grandes modifications des cours sont très étroites.

Le maintien de ce marché sera un frein à toutes les tentatives d'ajustement de l'offre à la demande, les apports étant de toutes origines et de toutes qualités.

Il serait souhaitable, en effet, que la plus grosse partie du marché parisien soit alimentée en viandes foraines qui arriveraient du lieu de production. C'est, du reste, la tendance puisque chaque année l'augmentation de consommation de la région parisienne est fournie par la viande foraine. Ce n'est donc pas aller à contre-courant, au contraire.

La qualité y gagnerait, ainsi que la régularité du marché, d'autant que l'approvisionnement en viande foraine pourrait se faire en fonction de la demande et la S. I. B. E. V. n'aurait pas à stocker sur Paris tous les devants invendus. Ce stockage des devants devrait être fait en grande partie sur les lieux de production. A ce sujet, il serait indispensable de prévoir des centres de stockage plus nombreux et plus importants dans chaque région de production, d'où ils partiraient directement soit vers l'industrie à la conserve, soit vers l'exportation.

Il est donc indispensable que la S. I. B. E. V. intervienne au niveau des abattoirs dans lesquels peuvent efficacement travailler les producteurs. Ce n'est pas le cas de la Villette.

Enfin, il faut bien le dire, le consommateur, qui est le principal intéressé, y trouverait son intérêt. Si l'on prend seulement

l'exemple du transport, il y a de 20 à 30 p. 100 de différence en moins entre le transport de la viande foraine et celui d'animaux vivants.

Combien de choses pourrait-on faire à Paris sur les emplacements qui deviendraient ainsi disponibles! Les abattoirs de la Villette créés en 1860 occupent, en effet, à l'intérieur du périmètre de Paris une superficie de 46 hectares.

En ce qui concerne l'abattoir, toutes les études faites par des spécialistes recommandent de ne pas dépasser des tonnages de 30.000 à 40.000 tonnes. Or on voudrait construire un abattoir de 120.000 tonnes!

La sagesse veut, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous répartissiez ce tonnage sur les abattoirs régionaux, tout au moins en partie, et que l'approvisionnement principal soit fait en viande foraine préparée sur les lieux de production, qu'il y ait de la Villette un ensemble frigorifique important et, surtout, que disparaisse le marché aux bestiaux de la Villette.

J'aimerais que vous me répondiez sur ces points, car les informations les plus contradictoires circulent à ce sujet. Si nous nous devons de défendre l'intérêt des consommateurs et des producteurs, le Gouvernement, lui, doit assumer ses responsabilités. J'ose espérer qu'il ne prendra pas sur ce problème capital pour l'agriculture et pour le consommateur une décision contraire à celle que souhaite le Parlement. (Applaudissements.)

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat au commerce intérieur.

M. François Missoffe, secrétaire d'Etat au commerce intérieur. Madame la présidente, messieurs, si l'on entend souvent dire que la qualité remplace la quantité, je crois que jamais mieux que ce soir ce dicton n'aura été aussi bien vérifié, étant donné la qualité des deux interventions que nous venons d'entendre et dont je remercie les auteurs.

Ces deux interventions étant liées l'une à l'autre, je voudrais, si vous me le permettez, faire une seule réponse qui s'adressera à la fois à l'un et à l'autre des deux orateurs, sans avoir pour autant besoin de développer les arguments qui ont été donnés déjà et qui sont excellents à la fois dans le fond et dans la forme.

Le plan que j'ai proposé pour réorganiser le marché de la viande se fonde essentiellement sur quatre idées: les abattoirs doivent être situés dans les zones de production; la participation des producteurs doit y être assurée; la S. I. B. E. V. doit être réformée; enfin, il est indispensable de diminuer l'emprise des professionnels sur le marché de la viande, notamment sur la formation des cours. Ces quatre points m'amèneront à vous entretenir de la Villette puisque, après tout, ce problème doit être inséré dans le marché de la viande lui-même et que c'est la réorganisation même de ce marché qui commande l'opération de la Villette.

S'agissant de la première idée que j'ai indiquée, à savoir l'implantation des abattoirs sur les lieux de la production, je crois que cette mesure est une chose essentielle et qu'il faut éviter de faire des abattoirs sur les lieux de consommation.

Comme on l'a signalé, cette idée répond d'ailleurs aux recommandations du IV^e plan. Elle signifie trois choses et, en premier lieu, la substitution du circuit vivant au circuit mort. Ce n'est d'ailleurs pas là une trouvaille: c'est une évolution classique des circuits de la viande. Je ne vous rappellerai que quelques chiffres à cet égard.

En 1925, le circuit vif représentait 90 p. 100 du tonnage et le forain 18 p. 100. Ces pourcentages sont devenus, en 1957, 54 p. 100 et 48 p. 100 pour arriver de fil en aiguille en 1960, à 44 p. 100 et 66 p. 100. Si l'on prend le cas du porc, le circuit vif n'est plus actuellement que de 10 p. 100, tandis que le circuit forain atteint 90 p. 100.

Il y a là une progression contre laquelle personne ne peut rien. Les chiffres que j'ai sous les yeux sont incontestables. Leur signification est d'ailleurs accrue si l'on considère qu'une partie des viandes abattues à la Villette se retrouve dans le circuit forain. C'est dire qu'en voulant reconstruire l'abattoir à l'endroit prévu on va vraiment contre un courant économique irréversible et qui ne fera que s'accroître.

Cette substitution du circuit mort au circuit vivant, qui s'inscrit déjà dans les faits, joue aussi bien en France qu'à l'étranger, et particulièrement dans la région parisienne puisque le rôle des halles dans l'approvisionnement n'a cessé de croître depuis plusieurs années au détriment de la Villette.

L'implantation des abattoirs sur les lieux de production implique, en second lieu, une spécialisation des abattoirs en races et en qualités. M. Paquet et M. Voisin y ont fait allusion, l'un et l'autre. C'est là un problème essentiel de l'organisation du marché de la viande.

Cette spécialisation facilitera, d'une part, une implantation rationnelle des courants d'exportations et, d'autre part, l'interdiction qu'il est nécessaire d'apporter à la circulation de viandes de boucherie non classées selon les critères nationaux.

En troisième lieu, il faut définir des capacités optima d'abatage, variables selon les régions, bien entendu. On peut imaginer qu'un plafond serait en tout cas de l'ordre de 25.000 tonnes. L'expérience américaine et allemande prouve qu'un abattoir de 25.000 tonnes semble un maximum raisonnable et vous savez aussi bien que moi que les Américains ont abandonné la formule des abattoirs gigantesques de Chicago au profit d'abattoirs beaucoup plus petits.

La définition et la mise en œuvre de capacités optima vont donc de pair avec l'instauration de méthodes modernes industrielles.

La seconde idée que j'ai énoncée consiste à assurer aux producteurs la participation la plus grande possible aux circuits de la viande. Cela signifie, d'abord, que les producteurs soient associés à la gestion et à l'exploitation même des abattoirs. Cette mesure est indispensable. Il faut, si l'on veut arriver à des résultats dans ce domaine, que les producteurs aient conscience qu'ils doivent devenir des marchands de viande et non pas des marchands de bestiaux. Tant qu'ils resteront des marchands de bestiaux, les tribulations du marché de la viande ne manqueront pas de se faire à leur détriment en même temps d'ailleurs qu'au détriment des consommateurs qui seront, quoi qu'il arrive, puisqu'ils sont en fin de circuit, victimes d'un marché qui ne donne pas, loin de là, toute satisfaction pour le moment.

En second lieu, il est nécessaire que les producteurs s'intéressent et participent au circuit lui-même et, à cette fin, il importe que la production agricole soit organisée de telle manière qu'il existe des groupements de producteurs aptes à exercer toutes leurs fonctions.

Considérant le problème sous cet aspect, on favorisera l'organisation de groupements de producteurs dans l'agriculture. C'est une œuvre importante et indispensable si l'on veut régulariser les marchés agricoles, qu'il s'agisse d'ailleurs du marché de la viande ou de ce marché des fruits et légumes auquel M. Paquet a fait allusion.

La troisième idée de base que j'indiquais était la réforme de la S. I. B. E. V.

Je ne fais qu'effleurer ce problème dont vous savez aussi bien que moi qu'il est difficile et complexe. J'énoncerai seulement cinq observations à son sujet.

Il faudrait d'abord retirer aux professionnels la gestion de la société d'intervention qu'est la S. I. B. E. V. Vous savez comme moi comment est assurée la gestion de cette société. Il y a là une réforme à apporter ; elle ne devrait pas être difficile, mais il faut placer cette gestion hors de l'influence des professionnels.

En second lieu, il conviendrait, je crois, de supprimer la référence à la cotation parisienne et nationale de la Villette — M. Paquet et M. Voisin y ont fait allusion l'un et l'autre, à juste titre — et de faire en sorte que les interventions de la S. I. B. E. V. s'exercent régionalement, en fonction des cotations régionales. C'est là un point important dans la réforme de la S. I. B. E. V., sur lequel nous avons à travailler.

En troisième lieu, la S. I. B. E. V. ne devrait faire porter ses interventions qu'au niveau des producteurs, sur les quartiers avant exclusivement, après des études de prix dégagant la péréquation la plus favorable entre les prix des quartiers avant et ceux des quartiers arrière.

Les deux orateurs que nous avons entendu ont traité également de ce problème extrêmement important dont beaucoup de conséquences peuvent découler.

Quatrième observation : il faut rechercher systématiquement la mise en place de courants d'exportation plus rapides, afin de raccourcir la durée du stockage. Ainsi rapprochera-t-on les définitions de qualité exigées pour la viande de la S. I. B. E. V. des normes correspondant à la demande intérieure en viande fraîche.

L'an dernier, la S. I. B. E. V. a connu un drame : elle a été surchargée de stocks au point que l'on ne savait plus où stocker une vache. Vous savez ce qu'a pu être l'exportation hâtive de la viande en question, dont le marché intérieur français ne voulait pas, vers la Russie d'une part, et vers l'Espagne d'autre part.

Il est inconcevable qu'une société du genre de la S. I. B. E. V., qui est une société de soutien des cours, soit incapable d'agir commercialement et que les sommes annuellement dépensées par la S. I. B. E. V. continuent à l'être au détriment des contribuables, c'est-à-dire de l'ensemble de tous les Français.

Enfin, on devrait dans un délai assez rapide créer, l'un dans le Midi, l'autre dans l'Est, deux centres de groupage et de triage d'animaux vivants en vue d'une exportation présentant pour les acheteurs étrangers toutes garanties sanitaires et commerciales.

La quatrième idée fondamentale est qu'il faut aboutir à un mode de formation des cours échappant davantage à l'emprise des professionnels de la viande. Elle implique en pratique deux choses. La première, c'est qu'il n'y ait plus une cotation nationale et déterminée en fonction d'un seul marché pilote. Le problème a été, avec juste raison, soulevé tout à l'heure.

Il faut que cette cotation résulte, au contraire, de la confrontation de plusieurs cotations régionales, dans l'intérêt même des producteurs. N'oubliez pas — c'est un point qu'il faut avoir toujours présent à l'esprit — que la Villette est essentiellement un marché d'excédents. Point n'est besoin de croquis et de dessins pour que vous compreniez qu'un marché d'excédents fausse constamment les évolutions.

En second lieu, il faut rendre impossible ou du moins difficile à certains groupements professionnels des interventions manifestement spéculatives sur les cours.

Vous le savez aussi bien que moi, dans un marché du type de celui de la Villette tel qu'il est organisé, en opérant sur 350 ou 400 têtes de bétail, on provoque des différences considérables de prix pour les consommateurs.

Telles sont, mesdames, messieurs, pour répondre à vos questions sur l'ensemble du marché de la viande, les quatre idées qui sont à la base de mes propositions pour son éventuelle réorganisation.

Cela me conduit à l'affaire de la Villette elle-même. Vous m'avez dit, et vous vous en êtes inquiétés, que la reconstruction des abattoirs et d'un marché aux bestiaux au sein de l'agglomération parisienne vous paraissait contredire de telles idées.

Je crois inutile d'insister beaucoup sur ce point. Chacun connaît la position que j'ai prise et ma pensée, en la matière, ne peut faire aucun doute. J'indique simplement, pour résumer la première partie de ma réponse, que l'agglomération parisienne ne semble pas être, pour l'instant, une zone de production de bétail.

Le IV^e plan prévoit que les abattoirs seront installés sur les lieux de production. Je vois mal où sont les vaches à Paris. Sur le plan général il serait ridicule de parler d'une décentralisation, qui consisterait à accorder des facilités aux industriels pour installer l'électronique au milieu des vaches et, parallèlement, à faire venir des vaches à Paris. Cela me semble une absurdité.

Je me suis laissé dire qu'abattoirs et marchés aux bestiaux dans l'agglomération parisienne ne fournissent pas vraiment aux producteurs la possibilité idéale de participer au circuit de la viande. L'expérience de la Villette le prouve. Elle ne leur a pas donné la possibilité de suivre leur production à la fois en qualité et en prix.

L'existence des abattoirs de la Villette va à l'encontre de la régionalisation, des interventions de la S. I. B. E. V. C'est absolument flagrant. Tant que ce marché existera il n'est pas question que des interventions de la S. I. B. E. V. soient organisées de façon régionale. Or c'est ce que nous souhaitons, car c'est indispensable.

Enfin, abattoir et marché aux bestiaux au sein de l'agglomération parisienne aboutissent à constituer un marché pilote, ce qui est le contraire d'un marché fondé sur l'idée de cotations régionales, et un marché fortement soumis à l'emprise des professionnels en ce qui concerne les mouvements spéculatifs des cours, ce dont M. Paquet nous a d'ailleurs donné une idée.

J'ai fait étudier la question, j'ai fait relever des cours de ces derniers mois. Il y a une certaine spéculation dans un moment de soudure difficile. Il est incontestable que la Villette a été un élément de hausse des cours comme elle peut, au contraire, être à l'origine de leur effondrement.

En fin de compte, elle se trouve au milieu de la chaîne entre les producteurs et les consommateurs, mais c'est quand même chez ces deux catégories que les additions sont payées et doivent l'être.

Par ailleurs, on me dit que ce quartier de la Villette est effroyable.

Il n'empêche que des gens y habitent. On me dit qu'il est un des derniers à être renouvelés. Ce n'est pas une raison pour aggraver la situation de ceux qui y habitent en ce moment.

On m'a encore dit d'autres choses. J'avais demandé qu'on me donne une analyse du terrain, les sociétés qui construisent sur ce terrain ayant éprouvé le besoin de battre des pieux. Je n'ai jamais pu obtenir cette analyse. Je savais bien que le terrain était pourri. En effet, à la Villette, les égouts n'existent

que depuis très peu de temps, si bien que, depuis des dizaines et des dizaines d'années, les déchets s'entassent et qu'on construit sur six mètres de fumier à peu près.

On veut y faire un hôtel à vaches sur cinq étages, qui sera d'ailleurs unique en Europe. Personne n'en fait plus car on en est à la doctrine de la stabulation des vaches à un niveau unique. Mais, là, on construit cinq étages pour les vaches ; il ne manque plus que la télévision, éventuellement, pour que ce bâtiment ne finisse par coûter au mètre carré le même prix qu'un H. L. M. Cela, me dit-on, n'est pas étonnant. Personnellement, je trouve cela écœurant et c'est pourquoi j'ai signalé ce fait.

Je pourrais faire valoir d'autres arguments. Je vois mal — ou plutôt je vois trop bien — comment on peut à la fois admettre un plan d'ensemble dont on ratifie les idées de base et comment on peut, dès le départ, y apporter une exception de première importance. Mais j'attends toujours les arguments de ceux qui veulent me prouver le contraire et il appartient à ceux qui préconisent une telle manière de faire et une telle exception d'en démontrer la nécessité. Malheureusement, ils ne l'ont pas encore fait.

Au terme de ces explications, je veux remercier les députés présents et m'excuser de leur avoir pris beaucoup de temps. Mais la question posée par M. Paquet et par M. Voisin est importante. Ils ont exprimé ce que pensent beaucoup de parlementaires, mais aussi, beaucoup de consommateurs. Nous sommes donc très nombreux à avoir la même pensée sur ce problème. Cela étant, je ne peux vous promettre de gagner, mais je puis dire que je me battrais tant que je pourrais.

Je n'ai pas hésité à me faire boucher moi-même. Cette petite expérience de boucher m'a beaucoup appris. J'ai subi des échecs au début, mais je continuerai cette expérience, même si je dois subir d'autres échecs. L'essentiel, c'est d'avoir de la volonté et de n'être pas seul dans une lutte. Vous m'en avez donné la preuve ; je ne sais comment vous en remercier. (*Applaudissements.*)

Mme la présidente. La parole est à M. Douzans.

M. Jacques Douzans. Je ne pensais pas intervenir dans ce débat mais il m'a paru si intéressant que je n'ai pas pu m'empêcher de demeurer dans ces travées assez clairsemées.

Je m'inquiète des avis un peu contradictoires qui ont été émis dans cette enceinte à quelque semaine de distance par M. le ministre de l'agriculture et par M. le secrétaire d'État au commerce intérieur.

M. Pisani a déclaré, en effet, qu'il était profondément attaché au marché de la Villette, parce qu'il était un marché pilote sur le plan européen. Je souhaite donc, pour que la discussion puisse aboutir à un résultat positif, que les deux autorités ministérielles que je viens de citer se mettent d'accord, en dehors de cette enceinte, sur la définition d'une politique cohérente du Gouvernement pour la viande. On ne peut pas concilier les vues de M. Pisani pour qui la Villette est un marché pilote européen et celles de M. le secrétaire d'État au commerce intérieur pour qui ce marché doit être un marché de 60.000 à 70.000 tonnes au maximum. Je ne sais si c'est vous, monsieur le ministre, qui avez avancé ce chiffre. Je crois plutôt que c'est M. Paquet. Mais il y a là un choix qu'il faudra faire.

Dans un autre domaine, je suis tout à fait d'avis qu'il faut encourager la décentralisation et la présence d'abattoirs sur les lieux de production. Mais là encore la construction d'abattoirs, telle qu'elle résulte du IV^e plan, m'apparaît en contradiction avec cette décentralisation et cette création d'abattoirs sur les lieux de production. Je me rallierai à la formule préconisée par M. Paquet. Je suis comme lui un député rural. Dans nos campagnes nombreux sont ceux qui souhaitent vivement conserver — non pas les tueries particulières, c'est là le vœu de certains bouchers — mais des abattoirs de mille tonnes, à l'échelle inter-cantonale, qui seraient sans doute plus en rapport, me semble-t-il, avec les besoins de la production et de la consommation. Je me place du point de vue de l'intérêt départemental.

Dans un autre ordre d'idées, je m'associe pleinement au fait que les producteurs soient intéressés à la gestion et, également, à la consommation.

Je voudrais à ce sujet dissiper quelques illusions. On a, depuis quelques mois, fait l'expérience des S. I. C. A. J'ignore si, à l'usage, cette expérience se révélera profitable.

Mais je suis sceptique quant à l'organisation trop poussée de certains marchés. Je ne veux pas, ici, défendre les bouchers et les marchands de bestiaux, mais j'éprouve quelque crainte lorsque je vois certains camions des S. I. C. A. arriver dans les fermes, prendre les bêtes et les amener au chef-lieu de département où se trouve généralement l'abattoir de la S. I. C. A. Ces

bêtes ne sont pas encore payées. Cette organisation est parfaite en théorie. Mais dans la pratique, je me demande si les producteurs n'en sont pas quelque peu victimes, car les bêtes sont pesées mortes et la qualité est appréciée poids-mort.

Avec le système ancien, un peu désuet, sans doute, et parfois critiquable, des bouchers et des marchands de bestiaux, le producteur qui livrait sa bête était immédiatement payé. Sans doute savait-il que, les poids d'après lesquels la transaction intervenait n'était pas tout à fait le poids réel et que la qualité qui lui était payée n'était pas tout à fait la qualité exacte. Mais, avec le système de la S. I. C. A., c'est-à-dire de l'abattage de la bête au chef-lieu du département, dans un abattoir, le producteur n'est pas là pour contrôler d'une part le poids de sa bête morte, d'autre part sa qualité.

Il faudra donc qu'il y ait au sein de ces organismes départementaux comme les S. I. C. A. des hommes d'une probité exemplaire pour peser d'une façon rigoureuse les bêtes et des vétérinaires pour apprécier leur qualité.

Telles sont les quelques remarques que j'ai tenues à présenter. Je ne voudrais pas que, dans un domaine aussi difficile et aussi important que celui de la viande, puisqu'il représente un chiffre d'affaires qui est l'un des plus élevés dans l'économie nationale, et sous prétexte de vouloir trop corriger les injustices, les inégalités et les erreurs on ne commette d'autres erreurs et d'autres injustices.

Je veux appeler l'attention de mes collègues qui siègent sur ces bancs, car, près des cultivateurs, j'éprouve les appréhensions qu'ils connaissent avec le nouveau système des S. I. C. A. mis en honneur par le Gouvernement depuis quelques mois.

Dans les organismes comme les S. I. C. A. il y aura des bureaux. Le paysan conduit son camion ; il économise ses pneus et son carburant. Les S. I. C. A. auront besoin de salariés ; il s'agira de chauffeurs, de sténodactylographes, d'employés. Qui prendra en charge le coût de tout cet appareil, si ce n'est le producteur ? C'est une question que je me permets de poser à M. le secrétaire d'État au commerce intérieur car elle me paraît d'importance.

Je suis tout à fait d'accord sur la réforme de la S. I. B. E. V. dont on vient de parler. C'est un organisme incontestablement utile. Il pourrait, à mon avis, devenir plus efficace s'il était utilisé avec beaucoup plus de fermeté que présentement. Monsieur le secrétaire d'État vous voulez favoriser, en quelque sorte, certaines déconcentrations, certaines décentralisations, certaines créations d'abattoirs sur les lieux de production.

Je crois que la meilleure formule consiste à faire intervenir la S. I. B. E. V. plus rigoureusement dans les abattoirs que vous voulez encourager et à la rendre en quelque sorte plus paresseuse dans ceux dont vous voulez, au contraire, décourager l'existence ou diminuer l'importance.

Il me semble que la S. I. B. E. V., si elle était utilisée de façon rationnelle, avec intelligence, pourrait être un instrument efficace pour l'implantation des abattoirs sur le territoire.

Voilà, très brièvement résumées — car je ne veux pas abuser de l'attention de mes collègues — quelques observations. Je m'excuse encore une fois de n'avoir pas abordé le problème de la Villette lui-même. Ce problème me dépasse, car je suis un modeste député de province. Je sais très bien qu'il est extrêmement complexe par tous les intérêts qu'il met en jeu.

Je forme le vœu que M. le ministre, qui a eu jusqu'à présent une attitude très courageuse s'agissant de certains secteurs, continue son action. Je suis persuadé qu'il trouvera dans cette Assemblée l'encouragement de tous ceux qui ont le souci de défendre les producteurs et les agriculteurs. (*Applaudissements.*)

Mme la présidente. Le débat est clos.

— 6 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI

Mme la présidente. J'ai reçu de M. le ministre de la construction un projet de loi tendant à accélérer la mise en œuvre de travaux publics, et notamment des autoroutes et à assurer la sécurité de la navigation aérienne.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 1786, distribué et renvoyé à la commission de la production et des échanges, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 7 —

DEPOT DE RAPPORTS

Mme la présidente. J'ai reçu de M. Clermontel un rapport d'information, fait en application de l'article 144 du règlement, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du plan, à la suite de la mission effectuée aux Antilles françaises et en Guyane du 19 mars au 2 avril 1962.

Le rapport d'information sera imprimé sous le n° 1785 et distribué.

J'ai reçu de M. Commenay un rapport, fait au nom de la commission de la production et des échanges, sur le projet de loi adopté par le Sénat relatif aux droits d'usage des pêcheurs le long des cours d'eau du domaine public (n° 1337).

Le rapport sera imprimé sous le n° 1787 et distribué.

— 8 —

ORDRE DU JOUR

Mme la présidente. Mardi 26 juin, à seize heures, première séance publique :

Discussion de la proposition de loi organique, adoptée par le Sénat, tendant à modifier l'article 8 de l'ordonnance n° 58-1097 du 15 novembre 1958, portant loi organique relative à la composition du Sénat et à la durée du mandat des sénateurs. (N° 1512; rapport n° 1627 de M. Fanton, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République);

Discussion de la proposition de loi n° 413 de M. Denvers tendant à supprimer le privilège des matelots et pêcheurs de la commune de Fort-Mardyck (Rapport n° 1782 de M. Carous, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République);

Discussion des propositions de loi :

De M. Lolive et plusieurs de ses collègues n° 1719 tendant à proroger jusqu'au 1^{er} juillet 1964 les dispositions de la loi n° 51-1372 du 1^{er} décembre 1951 permettant, à titre provisoire, de surseoir aux expulsions de certains occupants de locaux d'habitation ou à usage professionnel;

De M. Schmittlein et plusieurs de ses collègues n° 1765 tendant à proroger : a) les dispositions de la loi n° 51-1372 du 1^{er} décembre 1951 permettant, à titre provisoire, de surseoir aux expulsions de certains occupants de locaux d'habitation ou à usage professionnel; b) l'article 342-2 du code de l'urbanisme et de l'habitation;

De M. Albrand et plusieurs de ses collègues n° 1766 tendant à proroger la loi n° 48-1977 du 31 décembre 1948 maintenant dans les lieux les locataires ou occupants de locaux d'habitation ou à usage professionnel dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion, et fixant le prix des loyers applicable (Rapport n° 1778 de M. Mignot, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République);

Discussion en deuxième lecture du projet de loi tendant à accorder à certaines catégories de travailleurs la faculté d'opérer des versements de rachat au titre de l'assurance vieillesse n° 1756 (Rapport n° 1775 de M. Profichet, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales);

Discussion de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, tendant à modifier les articles 811 et 845 du code rural relatifs au droit de reprise en matière de baux ruraux, n° 1042 (Rapport n° 1689 de M. Godefroy, au nom de la commission de la production et des échanges; avis n° 1708 de M. Hugué, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République).

A vingt et une heures trente, deuxième séance publique :

Suite des discussions inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à vingt heures trente-cinq minutes.)

Le Chef du service de la sténographie
de l'Assemblée nationale,
RENÉ MASSON.

Nominations de rapporteurs.

COMMISSION DES AFFAIRES ÉTRANGÈRES

M. Boscher a été nommé rapporteur du projet de loi autorisant la ratification du traité de cession des établissements français de Pondichéry, Karikal, Mahé et Yanam, signé à New-Delhi le 28 mai 1956 (n° 1660).

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE

M. Hugué a été nommé rapporteur du projet de loi, adopté par le Sénat, relatif à la cessation des paiements des sociétés coopératives agricoles et des unions de coopératives agricoles (n° 1753).

COMMISSION « AD HOC »

M. Mignot a été nommé rapporteur de la demande de levée de l'immunité parlementaire d'un membre de l'Assemblée (n° 1767).

Modifications aux listes des membres des groupes.

Journal officiel (lois et décrets) du 23 juin 1962.

GROUPE DE L'UNION POUR LA NOUVELLE RÉPUBLIQUE

(189 membres au lieu de 190.)

Supprimer le nom de M. de Bénouville.

LISTE DES DÉPUTÉS N'APPARTENANT A AUCUN GROUPE

(45 au lieu de 44.)

Ajouter le nom de M. de Bénouville.

Nomination de membre de commission.

Dans sa séance du 22 juin 1962, l'Assemblée nationale a nommé M. de Lacoste-Lareymondie membre de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Démission de membre de commission.

M. Cathala a donné sa démission de membre de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.

Désignation, par suite de vacance, de candidature pour une commission.

(Application de l'article 25 du règlement.)

Le groupe du regroupement national pour l'Unité de la République a désigné M. Cathala pour remplacer M. Pigeot dans la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

PETITIONS

DECISIONS de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, insérées en annexe au feuillet du jeudi 14 juin 1962 et devenues définitives aux termes de l'article 148 du règlement.

Pétition n° 12 du 15 mars 1959 et annexes du 27 avril 1960 et du 30 mai 1962. — M. Elie Lescalle, 11, rue Fontaine, Paris (9^e), demande la restitution d'un cautionnement et les dommages-intérêts correspondants et proteste contre la carence du pouvoir judiciaire.

M. Salliard du Rivault, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de classer sans suite cette pétition et ses annexes.

Pétition n° 78 du 12 mai 1960 et annexe du 10 mai 1960. — M. Grynfeld, 115, rue de Reuilly, Paris, demande l'application des dispositions législatives concernant le bruit et le tapage nocturnes.

M. Salliard du Rivault, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de classer sans suite cette pétition et son annexe.

Pétition n° 134 du 15 juin 1961 et annexe du 22 février 1962. — M. Abdelkader ben Abdellah, n° 115 T, 1, rampe du Fort, Nîmes (Gard), proteste contre sa condamnation par une cour d'assises alors que son jeune âge aurait dû lui valoir d'être jugé par un tribunal pour enfants et demande la révision de son procès.

M. Salliard du Rivault, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition et son annexe à l'examen de M. le ministre de la justice, la production d'un extrait de naissance de l'intéressé constituant un fait nouveau. (Renvoi au ministre de la justice.)

Pétition n° 139 du 5 juillet 1961 et annexe du 6 mai 1962. — Mlle Anita Marcadé, 9, rue du Baron-Louis, Noisy-le-Grand (Seine-et-Oise), proteste contre son licenciement qu'elle estime illégal, de l'hôpital psychiatrique de Rennes et demande réparation.

M. Salliard du Rivault, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de classer sans suite cette pétition et son annexe.

Pétition n° 164 du 6 mars 1962. — M. Charles Lapierre, 82, avenue Gambetta, Saint-Maur (Seine), proteste contre le maintien dans les lieux d'un occupant de son pavillon, ayant la possibilité de se loger par ses propres moyens.

M. Salliard du Rivault, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre de la justice. (Renvoi au ministre de la justice.)

Pétition n° 165 du 21 mars 1962. — M. Casimir Angoston, à Meynard, Petit-Bourg (Guadeloupe), proteste contre les conditions illégales dans lesquelles il aurait été révoqué de ses fonctions de gardien de la paix stagiaire.

M. Salliard du Rivault, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer. (Renvoi au ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer.)

Pétition n° 166 du 26 avril 1962. — M. Georges Charreau, villa « les Tilleuls », Mauvières, Loches (Indre-et-Loire), demande l'annulation d'une décision ministérielle du 6 mai 1946 qu'il juge attentatoire à son honneur.

M. Salliard du Rivault, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre des armées en lui demandant d'étudier les moyens propres à réparer le préjudice moral causé au pétitionnaire (octroi à M. Charreau de l'honorariat de son grade, par exemple). (Renvoi au ministre des armées.)

Pétition n° 167 du 10 mai 1962. — M. Georges Charreau, villa « les Tilleuls », Mauvières, Loches (Indre-et-Loire), demande réparation pour deux internements illégaux et maintenus arbitrairement en 1944-1945.

M. Salliard du Rivault, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition et son annexe à l'examen de M. le ministre de l'intérieur. (Renvoi au ministre de l'intérieur.)

Pétition n° 168 du 20 mai 1962. — M. Georges Charreau, villa « Les Tilleuls », Mauvières, Loches (Indre-et-Loire), demande la raison pour laquelle toutes les propositions honorifiques au titre de la Résistance le concernant sont toujours classées sans suite.

M. Salliard du Rivault, rapporteur.

Rapport. — La commission décide de renvoyer cette pétition à l'examen de M. le ministre des armées. (Renvoi au ministre des armées.)

Réponses des ministres et des commissions sur les pétitions qui leur ont été renvoyées par l'Assemblée nationale.

Pétition n° 50 du 18 novembre 1959 et annexes du 20 juillet 1960 et du 18 novembre 1960. — M. Sassard, 26, rue de Clichy, Paris (9^e), victime d'une dénonciation, a vu sa carrière militaire brisée et demande réparation.

Cette pétition et ses annexes ont été renvoyées le 3 janvier 1962 à la commission de la défense nationale et des forces armées sur le rapport fait par M. Salliard du Rivault, au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Rapport établi par M. Poutier au nom de la commission de la défense nationale et des forces armées et adopté à l'unanimité par celle-ci dans sa séance du 21 mars 1962.

Les officiers restés en métropole ayant servi dans l'armée de l'armistice et, après la dissolution de celle-ci, dans divers organismes, à des titres divers, ont subi, à la Libération, des sorts différents.

Une mesure d'ordre général était cependant appliquée à tous : l'annulation des nominations et promotions prononcées depuis le 8 novembre 1942 (date du débarquement allié en Afrique du Nord) par « l'autorité de fait se disant Gouvernement de l'Etat français » (décret du 4 octobre 1944).

Mais ceux d'entre eux autorisés à reprendre du service ont pu non seulement récupérer rapidement le grade qui leur avait été ainsi retiré, mais, continuant normalement leur carrière jusqu'à la limite d'âge de leur grade, bénéficier ensuite d'un déroulement normal de leur carrière.

Par contre, ceux que l'armée avait estimé ne pas devoir rappeler en activité de service ont vu leur carrière interrompue, mais le Conseil d'Etat par divers arrêtés a annulé les décisions prises à leur égard en application du décret du 4 octobre 1944.

Ils ont bénéficié avec effet rétroactif des promotions dont ils avaient été l'objet en métropole postérieurement au 8 novembre 1942.

Pour beaucoup, le préjudice subi par l'interruption de leur carrière n'a pas été réparé entièrement.

Des dispositions législatives à prendre pouvaient, seules, permettre de régler leur cas d'une façon générale.

Toutefois, le cas du pétitionnaire, le colonel Sassard, présente un caractère particulier.

En effet, celui-ci a pu faire la preuve que seuls des dénonciations calomnieuses avaient été la cause de son exclusion de l'armée, après un regrettable internement durant un mois.

Sa manière de servir pendant l'occupation avait été impeccable ainsi que l'attestent les déclarations dont copies ci-jointes de ses supérieurs (général Challe et général Carayon).

Il a établi le caractère mensonger des accusations portées contre lui et attaqué leurs auteurs devant la juridiction civile pour « dénonciations calomnieuses ». Si le procureur de la République près le tribunal de première instance de la Seine a estimé que ceux-ci ne pouvaient être poursuivis en raison de « l'atmosphère de l'époque » et de ce que « l'élément intentionnel faisait défaut », il n'en a pas moins reconnu « qu'ils avaient agi avec légèreté et précipitation en se faisant l'écho de renseignements insuffisamment contrôlés ».

L'administration de l'armée a elle-même reconnu l'injustice dont avait été l'objet le colonel Sassard puisque, après l'avoir rétabli dans le grade de lieutenant-colonel qui lui avait été retiré et suivant l'arrêt pris en Conseil d'Etat, elle a ensuite prononcé sa promotion au grade de colonel au titre de congé du personnel navigant.

Mais cette promotion faite postérieurement à la cession de l'activité de l'intéressé a été sans effet sur sa solde de congé du personnel navigant et sur sa retraite qui, l'une et l'autre, ont été calculées sur le grade de lieutenant-colonel.

L'examen de la carrière du pétitionnaire permet de faire la preuve que, si le lieutenant-colonel Sassard n'avait pas été victime d'accusations erronées et s'il avait pu reprendre du service à la Libération, sa promotion au grade de colonel aurait pu normalement être prononcée avant qu'il ne soit atteint par la limite d'âge de son grade.

Une autre satisfaction d'ordre moral lui a été cependant accordée par la promotion au grade de commandeur de la Légion d'honneur.

Il paraîtrait cependant équitable, afin qu'il ne reste rien du préjudice causé au pétitionnaire, qu'il soit procédé à une « restitution » de sa carrière aboutissant à sa promotion au grade de colonel antérieurement à la date de son départ en congé du personnel navigant.

Ainsi le pétitionnaire obtiendrait une satisfaction légitime que mérite sa persévérance à se laver de toutes les accusations injustes portées contre lui.

(Renvoi pour décision au ministre des armées.)

Pétition n° 163 du 11 décembre 1961. — MM. Claës, 24, avenue du Château, Morangis (Seine-et-Oise) et Guy Quément, 25, parc de la Béragère, Saint-Cloud (Seine-et-Oise) souhaitent bénéficier de l'ordonnance n° 45-1283 du 15 juin 1945 afin d'obtenir une reconstitution de carrière.

Cette pétition a été renvoyée le 2 avril 1962 au ministre des travaux publics et des transports sur le rapport fait par M. Salliard du Rivault au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

Réponse de M. le ministre des travaux publics et des transports.

Paris, le 2 juin 1962.

Monsieur le président,

Par lettre du 2 avril 1962, vous avez bien voulu communiquer à mon prédécesseur, aux fins d'examen, la pétition n° 163 de MM. Claës et Quément appelant votre attention sur la situation des agents contractuels de mon département (secrétariat général à l'aviation civile), au regard des dispositions de l'ordonnance n° 45-1283 du 15 juin 1945, relative aux candidats aux services publics ayant été empêchés d'y accéder, ainsi qu'aux fonctionnaires et agents des services publics ayant dû quitter leur emploi par suite d'événements de guerre.

A cette occasion, les requérants rappellent le double objet de cette ordonnance en soulignant qu'elle tendait à faciliter l'accès à la fonction publique de certaines catégories de victimes de guerre qui, du fait des hostilités, n'avaient pu entrer dans l'administration.

En raison du fait que la commission de reclassement dans ses avis, puis l'administration dans ses décisions, ont limité le bénéfice du reclassement aux seuls personnels possédant la qualité de fonctionnaire, MM. Claës et Quément vous ont demandé de bien vouloir faire examiner, par la commission de contrôle et d'application des lois, les raisons qui se sont opposées au reclassement des agents contractuels également reconnus avoir été « empêchés de guerre ».

J'ai l'honneur de vous faire connaître que l'article 3 de l'ordonnance considérée a expressément indiqué que les modalités d'application en seraient déterminées par les autorités compétentes pour élaborer les statuts; en ce qui concerne les personnels de l'aviation civile, les modalités ont été strictement définies par les décrets d'application n° 45-2850 du 17 novembre 1945 (pour les services extérieurs) et n° 45-2851 du 20 novembre 1945 (pour l'administration centrale).

Or, les dispositions de ces décrets ont limité le bénéfice d'un reclassement aux « empêchés » ayant été recrutés par la voie de concours, ou qui après leur recrutement en qualité d'auxiliaire (ou de contractuel) ont accédé aux corps des fonctionnaires également par voie de concours.

Tous les personnels reconnus bénéficiaires de l'ordonnance du 15 juin 1945, qui remplissaient les conditions ci-dessus, ont fait l'objet d'une révision de carrière en fonction de l'empêchement subi; par contre, il n'a pas été possible de reclasser les agents qui sont demeurés contractuels ou auxiliaires.

Dans ces conditions, je vous exprime mes très vifs regrets de ne pouvoir être en mesure de vous faire part d'une réponse favorable.

Je vous prie de croire, mon cher président, à mes sentiments cordiaux.

Le ministre des travaux publics et des transports,
Signé : ROGER DUSSEAUX.

QUESTIONS

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

QUESTION ORALE AVEC DEBAT

16131. — 22 juin 1962. — M. Desouches expose à M. le ministre des travaux publics et des transports que les départs et retours massifs vers la capitale, qui ont précédé ou suivi les fêtes de Pentecôte, ont démontré, s'il en était besoin, l'insuffisance du réseau routier. Si les accidents enregistrés au cours de ces journées ne sont pas tous dus à cette insuffisance, il n'en reste pas moins que des difficultés sans cesse accrues vont encore en augmenter le nombre. En particulier, il a pu constater qu'entre Chartres et Trappes la route nationale n° 10 est surchargée au maximum. Dans ces moments de pointe, la bande médiane devient inutile et dangereuse par l'incertitude de son utilisation; chaque usager devient hésitant et trop souvent elle est la cause d'accidents graves. Par ailleurs, il devient impossible de traverser le flot de voitures et les habitants des localités riveraines, ou traversées par cette voie à débit intense, en sont réduits à risquer l'accident pour se rendre à leurs occupa-

tions. Cette situation deviendra dramatique lorsque les autoroutes Chartres-le Mans et Chartres-Tours seront mises en circulation, puisqu'il est prévu qu'elles seront réalisées avant l'autoroute Paris-Chartres dont le coût et la difficulté de réalisation semblent faire hésiter les différents services. Il lui demande s'il ne serait pas plus rationnel et plus urgent, dès maintenant, de porter à quatre voies la route entre Trappes et Chartres et de modifier certains passages. Rien ne s'opposant, semble-t-il, à ce qu'il en soit ainsi, puisqu'une étude faite par des services officiels en avait prévu le coût à huit milliards d'anciens francs, et la plate-forme de la route, à part quelques points particuliers, permettant l'élargissement sans expropriation, il lui demande les raisons qui empêchent de le faire.

QUESTIONS ECRITES

Art. 138 du règlement :

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

« Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire de un mois. »

16132. — 22 juin 1962. — M. Bégue expose à M. le ministre de l'éducation nationale que les modifications apportées dans les méthodes et dans l'organisation de l'enseignement, par circulaires successives et contradictoires, ont provoqué dans le corps enseignant lui-même et parmi les parents d'élèves des troubles et des inquiétudes. Il lui demande : 1° quelles mesures il compte prendre pour : a) adapter l'enseignement aux exigences démographiques et aux impératifs de la vie moderne ; b) conserver à la France le privilège de la haute culture humaniste qui assure encore son rayonnement à travers le monde et qui constitue à coup sûr le meilleur instrument de son influence à venir ; 2° quelles méthodes il compte adopter pour que la définition d'un tel enseignement ne soit pas élaborée, puis arrêtée, selon l'arbitraire de l'administration, mais en accord avec l'opinion, dont le Parlement est la seule expression légitime.

16133. — 22 juin 1962. — M. Bricout expose à M. le ministre de l'agriculture qu'au moment où l'agriculture française s'engage plus avant dans le Marché commun, il est essentiel de faire le point de la situation, afin que les mesures qui s'imposaient en raison de l'évolution des problèmes agricoles puissent être adoptées en toute connaissance de cause. Il lui rappelle que l'article 6 de la loi d'orientation agricole du 5 août 1960 prévoyait la présentation au Parlement, avant le 1^{er} juillet de chaque année, d'un rapport sur l'exécution du plan, la commercialisation des produits, l'évolution du revenu agricole comparé à celui des autres catégories sociales. Il lui demande quelles mesures il compte prendre relativement aux dispositions précitées, en vue d'éclairer le Parlement.

16134. — 22 juin 1962. — M. Duvillard rappelle à M. le ministre des finances et des affaires économiques que les pensions militaires d'invalidité sont prises en compte dans le calcul du plafond des ressources institué pour l'attribution d'un certain nombre d'avantages sociaux. Or, ces pensions constituent, traditionnellement en France, non seulement une réparation de l'incapacité de travail, mais également une réparation du dommage physique supporté par le pensionné. Il lui demande s'il ne serait pas logique d'exclure tout ou partie des pensions militaires d'invalidité du calcul du plafond des ressources et s'il n'envisage pas de prendre des mesures en ce sens.

16135. — 22 juin 1962. — M. Lecocq attire l'attention de M. le ministre du travail sur le fait qu'une nouvelle usine du Nord est sur le point de fermer ses portes. Il s'agit de la firme Ceranord, de Saint-Amand-les-Eaux, qui occupe 600 ouvriers et ouvrières. Ces travailleurs vont se trouver privés de leur gagne-pain sans certitude aucune de pouvoir se replacer dans un établissement similaire. Des données certaines prouvent cependant la rentabilité de l'entreprise Ceranord et on ne voit pas pourquoi les employés seraient ainsi lésés dans leurs conditions d'existence. Il lui demande ce qu'il compte faire pour empêcher les licenciements de personnel et, éventuellement, la fermeture de l'usine, qui priverait de leur emploi les 600 ouvriers de cette entreprise.

16136. — 22 juin 1962. — **M. Nilès** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que le rapport général de la commission de l'équipement scolaire, universitaire et sportif du IV^e plan comporte des erreurs ou des omissions en ce qui concerne la situation du recrutement des personnels enseignant l'éducation physique et sportive. 1^o Le tableau figurant page 238 fait état, pour 1961, d'un effectif réel de professeurs d'éducation physique titulaires de 2.675 alors qu'au 31 décembre 1961 l'effectif réel, compte tenu des mises à la retraite, s'établissait à 3.523. De ce fait, le déficit réel à cette date est donc de 523, soit environ le huitième des postes libres, pourcentage qui peut être considéré comme normal. 2^o A la page 239, le rapport omet de signaler que les professeurs délégués ont toujours une formation universitaire de base (baccalauréat) et très souvent une formation professionnelle (première partie du professorat d'E. P. S.) tandis que les maîtres délégués sont recrutés sans qu'aucune formation de culture générale ou professionnelle soit exigée. Cette situation amène un abaissement considérable du niveau de l'enseignement de l'éducation physique et sportive. 3^o A la page 239, le rapport ne mentionne pas, à propos des horaires, le grave inconvénient pour l'enseignement de l'éducation physique et sportive de baser, même partiellement, les calculs sur un horaire hebdomadaire de vingt-cinq heures. En effet, l'horaire hebdomadaire de vingt heures est un maximum qu'aucun enseignant d'E. P. S. ne peut dépasser dans l'intérêt même des enfants qui lui sont confiés. 4^o A la page 242, si le rapport souligne l'insuffisance du recrutement en professeurs d'E. P. S. et reconnaît « qu'au moins dans le secteur scolaire (second degré, supérieur, E. N. I.) cet enseignement devrait être assuré exclusivement par des professeurs », il en conclut quand même à la nécessité de continuer le recrutement des maîtres pendant quelques années encore. Or, la formation des maîtres d'E. P. S. est inadaptée au secteur scolaire et le recrutement de ce corps devrait être arrêté. D'autant que la possibilité existe de recruter des professeurs en nombre suffisant. Il suffit d'ouvrir largement les portes des établissements préparatoires aux bacheliers qui désirent entreprendre leurs études dans cette voie. Ce n'est pas le cas. En 1961, près de 500 places furent ouvertes à des candidats à la « maîtrise » alors que, sur les 2.590 candidats à l'entrée dans les C. R. E. P. S., 1.600 candidats et candidates, définitivement reçus à la deuxième partie du baccalauréat, avaient obtenu, aux épreuves physiques de cet examen, une moyenne supérieure à 14 sur 20. Une grande partie de ces bacheliers furent refusés. Si des places avaient été ouvertes aux bacheliers ayant plus de 16 aux épreuves physiques, il aurait pu être recruté 62 p. 100 des candidats à un C. R. E. P. S., soit 1.000 élèves professeurs. Ces chiffres auraient été portés respectivement à 82 p. 100 et à 1.328 si l'on avait retenu les bacheliers ayant obtenu plus de 15. Il semble que la même erreur doit être renouvelée cette année puisque 622 places seraient réservées à la préparation de candidats à la maîtrise, ce qui conduira inévitablement à refuser des bacheliers désirant se préparer au professorat d'éducation physique et sportive. Il lui demande s'il n'estime pas nécessaire de faire apporter au rapport en cause les rectifications et les mises au point indispensables, afin que les parlementaires soient informés d'une façon exacte et puissent se prononcer en toute connaissance de cause sur les problèmes de l'éducation physique et sportive.

16137. — 22 juin 1962. — **M. Jean Le Duc** demande à **M. le Premier ministre** si le Gouvernement a l'intention de présenter au Parlement les textes agricoles sur les sociétés d'aménagement foncier, sur les groupements de producteurs, et plus particulièrement le texte sur l'extension des règles de commercialisation.

16138. — 22 juin 1962. — **M. Paul Coste-Floret** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** : 1^o s'il est exact qu'à compter du 1^{er} juillet 1962 les transactions portant sur les semoules de blé dur doivent entrer dans le champ d'application du traité relatif à la Communauté économique européenne ; 2^o si, en ce qui concerne les semoules de blé dur en provenance d'Algérie, les transactions sur ces marchandises rentrent dans le cadre du Marché commun européen, ou si elles restent soumises au système traditionnel des contingentements (France-Algérie).

16139. — 22 juin 1962. — **M. Lauriol** expose à **M. le ministre des armées** qu'au cours d'un entretien qu'il a eu, le 15 juin 1962, avec le président de l'exécutif provisoire, il lui a demandé d'envisager la possibilité pour l'armée française de élucrer librement en vue d'assurer la sécurité des personnes et des biens à compter du 2 juillet 1962 dans des périmètres et pour une durée à fixer. Le président de l'exécutif provisoire a trouvé cette demande raisonnable et lui a déclaré qu'un « décret » était préparé pour paraître incessamment, d'accord avec le commandant en chef français en Algérie. Vu son urgence pour la sécurité des Français de toutes confessions en Algérie, il lui demande quand la décision envisagée doit être prise.

16140. — 22 juin 1962. — **M. Duchateau** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur le fait qu'en 1961, plus de 1.000 bacheliers candidats à la préparation du professorat d'éducation physique et sportive, ayant eu plus de 14 de moyenne aux épreuves physiques du baccalauréat, n'ont pu se préparer à la pre-

mière partie de ce concours dans les C. R. E. P. S. faute de places, celles-ci étant occupées par des élèves maîtres d'éducation physique. Une telle option paraît d'autant plus anormale que depuis plus de quinze ans la catégorie des moniteurs sportifs (devenue celle des maîtres d'E. P. S.) du fait même des bases et des conditions de son recrutement, se trouve placée dans une situation défavorisée au sein de l'éducation nationale. Il lui demande les raisons pour lesquelles le haut-commissaire à la jeunesse et aux sports continuerait à recruter un personnel enseignant l'éducation physique dépourvu du baccalauréat, alors que l'arrêt de leur recrutement est demandé par les maîtres d'E. P. S. eux-mêmes dans la perspective d'une revalorisation de leur profession.

16141. — 22 juin 1962. — **M. Ernest Denis** expose à **M. le ministre de l'intérieur** qu'un hebdomadaire a publié dans son numéro du 31 mai 1962 le texte d'une soi-disant lettre, écrite de la main d'un général français, de sa cellule de la prison de la santé, à l'intention d'un autre membre de l'organisation dont il était le chef et que ce document aurait été saisi lors de l'arrestation du destinataire. Cette lettre a été par la suite reproduite par d'autres journaux. Il lui demande : a) s'il a eu connaissance, par ses services, de l'original de ce soi-disant document ; b) si un fonctionnaire de police a le droit de transmettre à la presse des documents recueillis au cours d'enquêtes ; c) s'il a été amené à autoriser la diffusion de ce soi-disant document dans le but d'essayer de justifier, auprès de l'opinion publique, la révision du procès de ce général. Enfin, se référant à la réponse faite, le 8 mai 1962, à sa question écrite n^o 14754 concernant l'affaire S... aux termes de laquelle « la règle du secret de l'instruction judiciaire ne permet pas de fournir à l'honorable parlementaire les précisions qu'il souhaiterait obtenir », il lui demande de lui indiquer si la publication du document susvisé n'est pas en contradiction avec la règle du secret invoquée pour éviter de mettre en évidence la mauvaise foi éventuelle de ce jeune étudiant.

16142. — 22 juin 1962. — **M. Ernest Denis** expose à **M. le ministre de la justice** que l'hebdomadaire *La Notion française* vient de publier des extraits d'un rapport qui aurait été adressé le 13 septembre 1944, sous le numéro 22 DG par un général d'armée, alors commissaire d'Etat, délégué général du Gouvernement, au président du gouvernement provisoire et dans lequel il lui aurait fait part des conclusions de son enquête sur l'état de santé de celui que le pouvoir a choisi tout récemment pour présider la cour militaire de justice. Il apparaîtrait, au travers de ce rapport, que ce général aurait été reconnu comme atteint de troubles mentaux et que cet état de crise physiologique aurait eu des répercussions très graves sur le déroulement des opérations militaires pour la libération de la France. Il lui demande : 1^o si ce rapport est authentique, et dans ce cas, si ce général est en mesure de remplir la délicate mission qui vient de lui être confiée ; 2^o pour le cas où ce rapport ne serait qu'un faux document, les sanctions qu'il compte prendre contre ce journal.

16143. — 22 juin 1962. — **M. Chopin** expose à **M. le ministre du travail** que les assurés sociaux, victimes d'accidents du travail, n'ont pas à faire l'avance du coût des fournitures pharmaceutiques utilisées à l'occasion de leur blessure. Par contre, les assurés ouvriers agricoles, victimes d'accidents du travail, sont écartés du régime général et ressortissent d'un régime particulier. Leurs employeurs sont assurés à des sociétés d'assurances privées. Les blessés doivent donc, en cas d'accident, faire l'avance de fonds pour les produits pharmaceutiques dont ils ont besoin. Il lui demande pour quelles raisons les ouvriers agricoles sont défavorisés et ne peuvent bénéficier d'un régime les dispensant de faire toute avance de fonds dans les soins nécessités par leur blessure.

16144. — 22 juin 1962. — **M. Becker** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** quels sont les taux maxima et minima des primes de rendement des catégories suivantes : 1^o inspecteur principal de la D. G. I. ; 2^o administrateur de 2^e classe ; 3^o administrateur de 1^{re} classe ; 4^o administrateur de classe exceptionnelle ; 5^o sous-directeur de l'administration centrale ; 6^o directeur de l'administration centrale.

16145. — 22 juin 1962. — **M. Becker** demande à **M. le ministre des postes et télécommunications** quels sont les taux maxima et minima des primes de rendement des catégories suivantes : 1^o inspecteur principal à Paris ; 2^o administrateur de 2^e classe ; 3^o administrateur de 1^{re} classe ; 4^o administrateur de classe exceptionnelle ; 5^o sous-directeur de l'administration centrale ; 6^o directeur de l'administration centrale.

16146. — 22 juin 1962. — **M. Becker** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** : a) quelles sont les primes et indemnités diverses autres que les primes à caractère familial qui sont allouées à un inspecteur principal de la D. G. I., indice 500 net, à Paris ; b) quels en sont les montants ; c) les mêmes renseignements pour un inspecteur principal adjoint des services extérieurs du Trésor à l'indice 400 net.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES ETRANGERES

15045. — M. Junot demande à M. le ministre des affaires étrangères : 1° quelle est l'attitude du Gouvernement à l'égard de la recommandation 291 de l'Assemblée du Conseil de l'Europe qui a déjà été soumise à son attention par le comité des ministres ; 2° quelles mesures le Gouvernement a prises pour donner suite à ce texte par lequel l'assemblée recommande que le comité des ministres invite le conseil d'administration du fonds culturel à instituer, en faveur de savants, d'artistes, d'écrivains, de philosophes, d'étudiants et autres intellectuels originaires, tout d'abord, de Pologne et, par la suite, lorsque les circonstances s'y prêteront, d'autres pays de l'Europe orientale, des bourses d'études et de recherches leur permettant de venir travailler et étudier dans les pays membres. (Question du 21 avril 1962.)

Réponse. — La politique constante du Gouvernement est de chercher à développer les échanges culturels entre l'Europe occidentale et la Pologne, comme d'ailleurs les autres pays de l'Europe de l'Est. On peut craindre que les ressources limitées du fonds culturel ne permettent pas d'envisager une nouvelle charge qui sortirait d'ailleurs du cadre de la coopération directe entre les seize Etats membres du Conseil de l'Europe. Le Gouvernement estime donc que la politique envisagée devrait être poursuivie principalement par la voie des accords bilatéraux.

15498. — M. Brocas expose à M. le ministre des affaires étrangères que M. Nasser, chef de l'Etat égyptien, a récemment déclaré qu'il avait reçu des offres de crédits importants de différents pays « et même de la France, à concurrence de quelque 60 millions de livres ». Il lui demande si des offres de crédits ont été réellement faites à l'Egypte par des autorités françaises ou par des organismes publics ou privés français et dans quelles conditions. (Question du 15 mai 1962.)

Réponse. — Aucune offre de crédit n'a été faite à la République arabe unie par les autorités françaises ou les organismes publics français. En ce qui concerne les organismes privés français, le ministère des affaires étrangères n'a eu connaissance d'aucune offre de telle nature.

15722. — M. Pierre Villon demande à M. le ministre des affaires étrangères s'il est exact, comme cela aurait été dit récemment au maire d'Oradour-sur-Glane, que des démarches diplomatiques sont actuellement en cours pour obtenir l'extradition du général Lanmerding ou si, au contraire, ces démarches ont été abandonnées depuis 1955, comme il l'a laissé entendre au Journal officiel du 13 janvier 1962, en répondant en ces termes à la question écrite n° 12817 : « Depuis l'entrée en vigueur des accords de Paris du 23 octobre 1954, les trois puissances n'ont plus la possibilité de procéder directement à l'arrestation et à l'extradition des criminels de guerre. Ceux-ci sont donc justiciables des tribunaux allemands puisque, selon le droit international, un Etat ne peut extraire un de ses nationaux ». (Question du 29 mai 1962.)

Réponse. — Le principe du droit international selon lequel un Etat ne peut extraire un de ses nationaux s'oppose à ce que le Gouvernement de Bonn remette à la justice française le général Lammerding. Le Gouvernement ne peut donc entreprendre des démarches à cet effet auprès du Gouvernement fédéral. Le général Lammerding ne pouvant être jugé que par des tribunaux allemands, notre ambassade à Bonn a été chargée de remettre au ministère fédéral des affaires étrangères un certain nombre de documents à la suite d'une enquête ouverte par le procureur de Dortmund, compétent dans le Land de Rhénanie de Nord-Westphalie, où réside l'intéressé, pour les affaires d'actes de violence nazis.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

14935. — M. Van der Meersch expose à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre que, pendant l'occupation, de nombreux Belges habitant la France participèrent à la Résistance française, alors que les Français résidant en Belgique entraient dans les rangs de la Résistance belge. Des accords signés à l'époque à Londres entre les représentants qualifiés des Gouvernements alliés spécifient qu'aucune discrimination ne serait faite entre les résistants alliés, accords qui furent confirmés après la libération notamment entre la France et la Belgique. Or, si les Belges résidant en France ont été traités comme les Français, il n'en a pas été de même pour les Français résidant en Belgique, qui ne peuvent obtenir ni la carte de résistants, ni la carte de combattant belge ; ils y sont considérés comme étrangers sans que rien ne marque les services rendus à la cause commune ; ils doivent même renouveler leur carte d'identité tous les deux ans, avec, il est vrai, un droit ramené de 10 à 2 francs belges. Il lui demande s'il n'estime pas qu'il soit convenable de mettre fin à cette inégalité de traitement. (Question du 14 avril 1962.)

Réponse. — Une convention franco-belge du 21 juillet 1946, tendant à fixer une règle générale selon laquelle les agents de nationalité française ayant opéré pendant la guerre pour le compte de réseaux

belges de renseignement, d'action ou d'évasion reconnus par l'administration belge de la sûreté de l'Etat, seraient pris en charge par le Gouvernement français pour la liquidation de leurs droits, tandis que les agents belges des réseaux français seraient eux-mêmes pris en charge par le gouvernement de Bruxelles. Ladite convention qui, du côté français a été élaborée et négociée par un représentant du ministère des armées, n'a jamais été ratifiée, ni par le Gouvernement belge, ni par le Gouvernement français. En France, les Belges qui sont titulaires d'une attestation d'appartenance aux forces françaises combattantes, ont pu obtenir, notamment, le bénéfice du statut des combattants volontaires de la Résistance, ce statut ne comportant aucune condition de nationalité. Il semble, dès lors, comme le fait observer l'honorable parlementaire, qu'il serait équitable que nos nationaux, dont la Résistance s'est exercée en Belgique, reçoivent de ce pays un traitement comparable à celui dont les Belges bénéficient en France. Toutefois, s'agissant d'un problème touchant au statut des forces françaises combattantes, il appartient à M. le ministre des affaires étrangères et à M. le ministre des armées d'apprécier l'opportunité des démarches à entreprendre auprès du Gouvernement belge. En tout état de cause, les agents de nationalité française ayant acquis un titre dans la Résistance pour le compte de réseaux belges, ont pu bénéficier du statut français des combattants volontaires de la Résistance.

EDUCATION NATIONALE

15512. — M. Duchâteau demande à M. le ministre de l'éducation nationale : 1° les conditions dans lesquelles ont été décidées : a) la fermeture de l'université d'Alger ; b) la suppression des examens d'enseignement supérieur dans cette même université ; 2° quelles mesures ont été prises pour permettre aux étudiants de se présenter à ces examens avant la fin de l'année scolaire ; 3° quelles mesures ont été prises en faveur des jeunes métropolitains qui ont accepté des délégations d'enseignement dans les établissements scolaires d'Algérie tout en poursuivant à l'université d'Alger des études que les événements n'ont pas favorisées. (Question du 16 mai 1962.)

Réponse. — 1° Les précisions demandées par l'honorable parlementaire au premier paragraphe (a, b) relèvent plus particulièrement de la compétence du ministre chargé des affaires algériennes. 2° Par circulaire du 15 mai 1962 les étudiants venant d'Algérie ont été autorisés à s'inscrire dans les facultés métropolitaines en vue de se présenter à la prochaine session d'examen de juin-juillet. Aucun dossier ne pouvant être actuellement transféré, les intéressés sont inscrits à titre conditionnel à condition de déclarer sur l'honneur qu'ils étaient régulièrement inscrits en Algérie. Le résultat de l'examen sera validé et publié dès qu'aura été vérifiée la régularité de la situation du candidat. En outre, les intéressés bénéficieront d'une session spéciale un mois après la session de septembre-octobre, c'est-à-dire au début du mois de novembre. Ils auront ainsi le même nombre de sessions que les étudiants de la métropole. En ce qui concerne les examens comportant deux sessions normales par an, les étudiants qui n'auront pas pris part à la session normale de juillet-juillet seront autorisés à se présenter à la session normale de septembre-octobre et à la session spéciale de novembre ; ceux qui auront pris part à la session de juin-juillet auront le choix entre la session de septembre-octobre et celle de novembre. En ce qui concerne les examens ne comportant qu'une session normale par an, les étudiants qui n'auront pas pris part à cette session pourront se présenter à la session spéciale de novembre. 3° En ce qui concerne les études, les membres de l'enseignement peuvent bénéficier, le cas échéant, des mesures prévues au 2°.

FONCTION PUBLIQUE

15647. — M. Richards expose à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé de la fonction publique, qu'il n'est un secret pour personne qu'un nombre de plus en plus croissant de salariés atteints par des affections graves difficiles à guérir meurent chaque année les conditions nouvelles de la vie moderne étant une cause non négligeable de ce malheureux état de fait. Parmi les maladies les plus graves, on fixe, du point de vue de la santé publique, celles qui semblent mériter une attention particulière des pouvoirs publics et qui sont au nombre de quatre. D'après les statistiques de l'institut d'hygiène, en 1957, ces quatre maladies principales ont causé la mort de 112.244 personnes ; cancer 82.066, tuberculose 11.902, polio 291, maladies mentales 17.985. On semble cependant oublier qu'une grave affection a provoqué en 1957 le décès de 166.199 personnes en France. Il s'agit des maladies du cœur et des vaisseaux. Chaque année une progression constante des maladies cardio-vasculaires est malheureusement constatée : c'est ainsi qu'en 1958 on a dénombré 170.496 décès s'exprimant par un taux de mortalité égal à 382 pour 100.000 habitants. On ne contestera certes pas que cette maladie, ajoutée au cancer groupe 256.059 décès représentant 52 p. 100 des décès généraux ; quelle affecte, dans le cadre de la pathologie de l'âge mûr et de la vieillesse, la plus grande partie des hommes et des femmes au-dessus de cinquante ans. Tout ne doit-il pas être tenté pour lutter contre cette nouvelle calamité publique qui, en raison des conditions actuelles de la vie, ne peut aller qu'en grandissant dangereusement. Il lui demande s'il ne serait pas seulement humain de considérer qu'en ce qui concerne la fonction publique, le statut général des fonctionnaires (ordonnance n° 59-244 du 4 février 1959) ne devrait pas être révisé en ce qui concerne plus particulièrement les dispositions du décret n° 59-310 du 14 février 1959 portant règlement d'administration publique et relatif aux conditions d'aptitude physique pour l'admission aux emplois publics, à l'organisation des comités médicaux et au régime des congés de fonctionnaires, titres V et VI, notamment de l'article 36-3 en ajoutant aux affections principales

prévues à l'article 21 du titre V, les maladies cardio-vasculaires qui, en raison de la gravité de ces dernières mettent trop souvent l'agent dans l'incapacité de pouvoir assurer non seulement son travail, mais encore de subvenir aux charges médico-pharmaceutiques hors de proportion avec ses moyens d'existence. Une modification apportée dans le cadre de la justice humaine serait sans aucun doute très appréciée de ceux qui le 27 avril 1962, lors de leur assemblée générale, ont, au nom des 67.597 sociétaires, attiré l'attention des pouvoirs publics sur une situation qui peut devenir dramatique si des mesures ne sont pas prises dans les meilleurs délais. (Question du 23 mai 1962.)

Réponse. — La situation des fonctionnaires atteints d'affections cardiaques a fait, à plusieurs reprises, l'objet d'un examen attentif de la part de mes services, mais s'agissant de maladies parfois curables dans un délai relativement court et qui par leurs manifestations discontinues entraînent des interruptions de travail suivies de reprises de fonctions, il est apparu que le régime de congé de maladie ordinaire qui peut s'appliquer à un fonctionnaire plusieurs fois au cours de sa carrière, répondait mieux à la situation des fonctionnaires atteints d'affections cardiaques que les congés de longue durée qui ne peuvent être accordés, pour la durée totale, qu'une seule fois. Toutefois la gravité et la progression constante des maladies cardio-vasculaires posent avant tout un problème d'ordre médical relevant de la compétence du ministère de la santé publique seul habilité à prendre position sur la question de savoir si ces affections présentent ou non les caractéristiques permettant éventuellement de les inclure dans la liste des maladies ouvrant droit à un congé de longue durée. Indépendamment de ces questions d'appréciation il y a lieu de souligner, cependant, que le fait d'admettre de nouvelles maladies ouvrant droit à congé de longue durée aboutirait à transformer le régime des congés de longue durée déjà exorbitant du droit commun, en régime général, hypothèse dont la réalisation ne manquerait pas d'avoir des incidences financières fâcheuses.

15671. — M. Marchetti expose à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique, que certains fonctionnaires sédentaires, atteints par la limite d'âge, sont contraints à prendre leur retraite alors qu'ils sont demeurés en parfait état intellectuel et physique et qu'ils donnent une entière satisfaction dans l'exercice de leur emploi. Il lui demande s'il n'estime pas conforme aux intérêts de l'Etat de reconduire ces fonctionnaires d'année en année, sous réserve qu'ils en formulent la demande et qu'ils obtiennent les avis favorables de leurs chefs et des experts médicaux. (Question du 24 mai 1962.)

Réponse. — Le maintien en fonctions au-delà de la limite d'âge des fonctionnaires appartenant à la catégorie A (sédentaires) est prévu par la réglementation en vigueur. Un règlement d'administration publique n° 48-1907 en date du 18 décembre 1948 accorde une prolongation d'activité de deux ans aux fonctionnaires qui en font la demande et qui justifient de conditions intellectuelles et physiques suffisantes pour l'exercice de leurs fonctions. Cette disposition n'est pas applicable aux membres du corps préfectoral et des tribunaux administratifs et aux fonctionnaires de police. Cette question a retenu l'attention de la commission d'études des problèmes de la vieillesse et des études sont en cours compte tenu des conclusions de cette commission en faveur de la prolongation de la vie active. Il est certain qu'en cette matière il convient de réajuster

un juste équilibre entre les intérêts financiers de l'Etat et le problème de l'emploi des personnes âgées qui militent en faveur du maintien en fonctions et la nécessité d'ouvrir les carrières de l'Etat aux jeunes générations dont les effectifs vont s'accroître dans les années à venir.

JUSTICE

15758. — M. Fanton demande à M. le ministre de la justice : 1° ce qu'il y a lieu de penser des informations selon lesquelles une lettre émanant d'un des dirigeants de l'organisation subversive dite O. A. S., incarcéré à la prison de la Santé, aurait été trouvée sur la personne d'un membre important de cette organisation lors de son arrestation ; 2° dans le cas où un tel fait serait exact, de lui faire connaître les mesures qu'il n'a pu manquer de prendre en vue d'éclaircir les conditions dans lesquelles un tel document aurait pu être transmis, et notamment si, à cette fin, il a fait ouvrir une information. (Question du 29 mai 1962.)

Réponse. — 1° Il est exact qu'un des dirigeants de l'organisation subversive dite O. A. S. a pu adresser des instructions écrites alors qu'il était incarcéré à la prison de la Santé à un autre membre de cette organisation ; 2° une information judiciaire a été ouverte à ce sujet.

TRAVAIL

15635. — M. Pierre Villon attire l'attention de M. le ministre du travail sur une proposition incluse dans le rapport général de la commission du tourisme du IV^e plan de développement économique et social et qui tend, en fait, à l'abrogation de la loi du 19 juillet 1933, dite loi Godard, insérée au chapitre 1^{er} du titre III du livre 1^{er} du code du travail (art. 42 a, 42 b, 42 c et 42 d). Or ces dispositions garantissent au personnel de l'industrie hôtelière en contact avec la clientèle le versement intégral de toutes les perceptions effectuées « pour le service » par tout employeur sous forme de pourcentage obligatoirement ajouté aux notes des clients ou autrement. Si la suggestion de la commission du tourisme du IV^e plan était retenue, le patronat de l'industrie hôtelière disposerait à sa guise du montant des perceptions « pour le service » et l'utiliserait au paiement du personnel salarié par lui (cuisiniers, plongeurs, lingères, etc.). En d'autres termes, elle aboutirait à une majoration des profits patronaux au détriment du personnel en contact avec la clientèle. Il lui demande de lui confirmer que le Gouvernement n'envisage pas de modifier ou d'abroger la loi Godard, à laquelle le personnel de l'industrie hôtelière est justement attaché. (Question du 22 mai 1962.)

Réponse. — Les études auxquelles a procédé la commission du tourisme constituée en vue de l'établissement du IV^e plan de modernisation et d'équipement (1962-1965) et qui sont consignées dans le rapport général de cette commission, ne permettent pas au ministre du travail de prendre dès maintenant position sur les problèmes délicats soulevés par la question de la répartition des pourboires en ce qui concerne le personnel de l'industrie hôtelière. En tout état de cause le ministre du travail veillera à ce qu'il soit tenu compte de la situation particulière du personnel de cette industrie en contact avec la clientèle, notamment au regard des règles posées par les articles 42 a à 42 d du livre 1^{er} du code du travail.