

# CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

## 3<sup>e</sup> Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1967-1968

COMPTE RENDU INTEGRAL — 3<sup>e</sup> SEANCE

4<sup>e</sup> Séance du Vendredi 27 Octobre 1967.

### SOMMAIRE

1. — Loi de finances pour 1968 (deuxième partie). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 4293).
  - Transports (suite).**
    - I. — Transports terrestres.
      - MM. Dumortier, Villa, Frédéric-Dupont, Hunault, Chamant, ministre des transports ; Carlier.
      - Etat B.*
      - Titre III : MM. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan ; le ministre des transports, Henry Rey.
      - Adoption des crédits.
      - Titre IV. — Adoption des crédits.
      - Etat C.*
      - Titre V et VI. — Adoption des autorisations de programme et des crédits de paiement.
      - Renvoi de la suite de la commission budgétaire.
2. — Remplacement d'un membre d'une commission spéciale (p. 4293).
3. — Ordre du jour (p. 4293).

**PRESIDENCE DE M. MARCEL ANTHONIOZ,**  
vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente minutes.  
M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

### LOI DE FINANCES POUR 1968 (DEUXIEME PARTIE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1968 (n<sup>o</sup> 426, 455).

Nous continuons l'examen des crédits du ministère des transports (Section I. — Transports terrestres).

Je rappelle les chiffres des états B et C :

#### TRANSPORTS (Suite.)

##### I. — Transports terrestres.

##### ETAT B

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

- « Titre III : + 376.000 francs ;
- « Titre IV : + 257.518.400 francs. »

### ETAT C

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

#### Titre V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ÉTAT

- « Autorisations de programme, 1 million de francs ;
- « Crédits de paiement, 700.000 francs. »

#### Titre VI. — SUBVENTIONS D'INVESTISSEMENT ACCORDÉES PAR L'ÉTAT

- « Autorisations de programme, 166 millions de francs ;
- « Crédits de paiement, 12.600.000 francs. »

Dans la suite de la discussion, la parole est à M. Dumortier. (*Applaudissements sur les bancs de la fédération de la gauche démocrate et socialiste et du groupe communiste.*)

M. Jeannil Dumortier. Monsieur le ministre, mes chers collègues, lors de la séance que notre commission consacra à l'examen de ce nouveau budget des transports terrestres, je fus surpris par l'exposé que nous fit le nouveau rapporteur de ce budget, M. Cousté, exposé imprégné de ce qu'on appelle maintenant l'esprit de l'économie de marché et que je considère comme une de ces nouvelles variétés allotropiques du vieux libéralisme économique. Durant tout son propos, il m'a donné l'impression, tel le pèlerin d'Emmaüs, d'apercevoir une grande lumière, et cette grande lumière qui l'avait frappé, c'était le déficit de la S. N. C. F.

J'ai présenté à M. Cousté quelques objections. Il les a écoutées avec beaucoup de gentillesse car c'est un charmant collègue, mais mes remarques ont glissé sur lui et il m'a répondu finalement : « Oui, mais elle est en déficit ».

J'ai pris connaissance de son rapport écrit. Je dois dire que celui-ci est très en retrait sur les propos qu'il nous tint en commission. Je lirai simplement quelques-unes des lignes qui m'ont paru les plus caractéristiques. Il nous déclare, page 17 :

« Pour redresser la situation financière du chemin de fer, tout en réalisant une coordination satisfaisante des transports terrestres suivant les principes définis par la loi du 5 juillet 1949, il est nécessaire d'envisager à la fois des mesures à prendre par les pouvoirs publics et des mesures du ressort de la S. N. C. F. elle-même. »

Il ajoute : « Il appartient aux pouvoirs publics de réaliser une coordination suffisante des investissements et une imputation correcte des charges d'infrastructure aux différentes catégories de transport. »

Et voilà pourquoi votre fille est muette...

Page 18, il écrit encore : « Le principe de la vérité des prix devrait, selon votre rapporteur, être mieux respecté au cours des années qui viennent. Dans cet esprit il conviendrait d'abord de prendre les mesures nécessaires pour réduire progressivement et supprimer la dotation du chapitre 45-42... ».

Et afin que nul n'en ignore, il ajoute entre parenthèses « Subvention d'équilibre versée par l'Etat pour compenser le refus des aménagements de tarifs ».

« Il conviendrait... » — ajoute-t-il enfin — « ...de normaliser les comptes entre la S. N. C. F. et l'Etat, ce qui suppose une révision de la convention du 31 août 1937 qui devrait être élaborée sans tarder et conformément aux principes de la politique commune des transports. »

Ces principes restent certainement à définir, je ne m'en étonne pas, car j'ai eu l'honneur, il y a dix ans, de rapporter la partie du Marché commun relative aux transports et je sais combien, monsieur le ministre, tout est difficile en la matière.

Ensuite, notre rapporteur nous annonce que « la S. N. C. F. devrait étudier les mesures les plus propres à provoquer l'augmentation du trafic, qu'il est évident que l'équilibre budgétaire sera plus facilement réalisé dans le cadre d'une expansion soutenue que dans la perspective d'une diminution de l'activité et que cet esprit dynamique qui doit inspirer la gestion de nos chemins de fer s'accorde assez mal avec la suppression du trafic des voyageurs sur certaines lignes. »

« Il serait préférable, ajoute-t-il, d'envisager les mesures relevant de la politique de l'aménagement du territoire les plus propres à augmenter la fréquentation des lignes menacées... »

Je vous prie de m'excuser d'avoir lu ces extraits du rapport, mais je voulais démontrer qu'ils sont vraiment en opposition, voire en contradiction.

Alors, veut-on vraiment la vérité des prix ? Veut-on l'économie de marché ? Veut-on faire de la S. N. C. F. une entreprise privée à caractère industriel ? Veut-on que celle-ci reste un grand service public ? Là est tout le débat.

M. Cousté, en commission, a été fort net : la S. N. C. F. devait être gérée comme une entreprise industrielle, et voilà que le rapport écrit est très en-deçà de cette position.

Si nous ne pouvons suivre le rapporteur, c'est parce que nous estimons que la S. N. C. F., ce grand service public, représente une activité indispensable à la vie économique du pays. D'ailleurs, tout à l'heure, M. Ruais a dit excellemment la même chose.

Ce grand service public, en raison des capitaux énormes qui y sont investis, ne peut être qu'un grand service d'Etat. Le retour d'un tel organisme à la gestion privée, par quelque moyen que ce soit, est actuellement inconcevable. D'ailleurs, à l'époque où il existait plusieurs compagnies de chemins de fer, les subventions d'équilibre accordées aux dites compagnies étaient largement plus importantes que les sommes actuellement consacrées par le budget à l'équilibre de la S. N. C. F. Cela était bien normal puisque ces compagnies étaient liées à l'Etat par une convention qui faisait obligation à ce dernier de compenser les charges inhérentes à cette notion de service public.

Cette notion de service public et les charges inhérentes comprennent des éléments qu'il est possible de chiffrer et d'autres qui le sont très difficilement. Les éléments chiffrables sont les conséquences des lois sociales, qu'il s'agisse de lois votées par le Parlement ou de décrets d'application, imposant à la S. N. C. F. de consentir une réduction des tarifs en faveur des familles nombreuses, des invalides ou des soldats sous les drapeaux, quoique M. Messmer, d'une façon peu démocratique d'ailleurs, ait légèrement diminué la charge résultant du « quart de place ».

Pour le transport de certaines marchandises, des tarifs préférentiels sont parfois imposés pour le profit de l'économie nationale du pays, à des fins dépassant la gestion de la S. N. C. F. elle-même et la vérité des prix, parce qu'il y a intérêt, sur le plan national, à ce que certains transports puissent être effectués par la S. N. C. F.

D'autre part, l'augmentation que souligne notre rapporteur résulte de la participation de l'Etat dans le service des retraites par suite de la diminution croissante du nombre des cheminots. On rappelait tout à l'heure que, de 510.000 avant la guerre, ils ne sont plus maintenant que 330.000 ; nous apprenons même que 12.000 emplois ont été supprimés durant l'exercice 1967 et que la suppression de 8.000 emplois en 1968 est prévue. Il n'est pas possible que les agents en activité, beaucoup moins nombreux qu'à l'époque où ceux qui sont à la retraite travaillaient, puissent supporter toute la charge des retraites et il est bien normal que l'Etat se substitue en partie aux versements des cheminots en activité.

De plus, la notion de service public présente non seulement un aspect économique, mais aussi un aspect psychologique. Fermer des lignes au trafic paraît commode. Après une analyse rapide, en vertu de critères souvent douteux, on décrète que telle ou telle liaison ferroviaire est déficitaire.

Le Gouvernement donne des instructions à la S. N. C. F. pour que ses dirigeants lui proposent certaines fermetures. Après étude, la S. N. C. F. conclut à la fermeture d'une certaine portion de ligne, d'abord au trafic des marchandises, plus tard au

trafic des voyageurs, ou inversement. Dans les régions souvent déshéritées où sont décidées ces fermetures, vous ne provoquez pas seulement un arrêt économique, mais sur le plan psychologique vous les condamnez à l'abandon.

Sans vouloir ouvrir une polémique, je rappelle le propos de M. Bettencourt, votre prédécesseur, qui nous assurait qu'après son passage boulevard Saint-Germain on ne fermerait pas une certaine ligne partant du Havre parce que c'était un fait acquis.

M. le Premier ministre n'hésitait pas non plus à déclarer que telle ligne, qui a l'avantage de traverser sa circonscription, serait maintenue.

Je ne crois pas que M. Bettencourt, ou que M. le Premier ministre aient eu tort, au contraire, mais je leur demande de bien vouloir étendre leur générosité à l'ensemble des petites lignes et non pas uniquement à celles qui ont la chance de se trouver dans une circonscription ayant choisi un bon député, j'entends un député influent.

Le procédé consiste à prendre une décision après une analyse sommaire, je dis bien sommaire car, quel que soit le temps consacré à cette analyse des coûts, les expériences sont multiples, qu'il s'agisse de la commission des transports ou de l'ex-commission baptisée « Bouloche » ou de la commission « Laval ». Je me rappelle, en particulier, que la commission « Bouloche » s'était penchée sur l'étude de la liaison Paris—Lyon et avait voulu savoir quel était réellement l'intérêt de la collectivité.

A l'aide d'intégrales multiples, on avait fait de longs calculs pour savoir s'il était préférable de prendre la route ou le train, de fixer des points d'éclatement ou non et, finalement, la commission a décidé de ne pas conclure et de laisser au Gouvernement le soin de décider.

On voit bien que lorsque les paramètres sont trop nombreux et lorsque ce sont les hypothèses mêmes qui conditionnent les solutions du problème, il ne peut y avoir d'étude réelle et sérieuse.

Chaque fois que vous supprimez une ligne de chemin de fer, vous condamnez la région traversée à une anémie économique.

Toutes les solutions de remplacement employées ont pour conséquence de transférer sur la route, pendant quelques mois ou quelques années, le transport des voyageurs ; puis, après quelques années, l'entreprise n'étant plus rentable, par suite de la diminution du trafic, on demande aux collectivités locales — départements ou commune — de bien vouloir suppléer l'Etat défaillant et il n'est plus possible de maintenir les lignes.

Nous connaissons, à cet égard, l'expérience des chemins de fer départementaux, de leur « mise sur route ». Les conséquences sont chaque fois les mêmes : la disparition presque toujours complète du trafic.

En outre, certaines mesures prises par les dirigeants mêmes de la S. N. C. F., spontanément ou sur instruction gouvernementale, n'ont pas toujours été conformes à la notion de service public. Il est une mesure, qui peut être valable sur le plan strictement commercial et qui a été défendue par certains dirigeants de la S. N. C. F., avec beaucoup de sincérité : il s'agit de la déperéquation des tarifs. Si une telle règle devait s'appliquer à tous les services publics, votre collègue le ministre des postes et télécommunications ferait varier le coût des affranchissements de lettres selon que le destinataire se trouve à telle ou telle distance, selon que sa commune est desservie par un bureau principal ou par une annexe.

On en est arrivé à une tarification de la S. N. C. F. qui n'est plus une tarification linéaire, ni même une tarification ponctuelle, mais une espèce de tarification linéo-ponctuelle comprenant des paramètres tellement complexes qu'on se demande si, à un moment donné, il n'est pas nécessaire de faire un choix qui n'est plus guidé par une simple règle d'arithmétique ou de mathématique.

Quand une ligne touchée par les mesures de déperéquation — sur laquelle, de ce fait, les coûts deviennent plus élevés — affronte la concurrence d'autres moyens de transport, elle s'anémie peu à peu jusqu'à figurer sur la liste des lignes qu'il vous est proposé de supprimer.

Une mesure excellente en soi, celle de la desserte en surface, a eu, pour nos technocrates, sensiblement le même résultat.

C'est très simple : on a éré des points d'éclatement pour ce que l'on appelle le « détail », en langage S. N. C. F., soit les chargements inférieurs à 20 tonnes. Lorsqu'il a fallu imputer sur le prix de revient les dépenses d'entretien d'une ligne ne transportant plus de colis, ce coût est devenu le coût d'entretien-voyageurs. Ainsi, telle ligne parfaitement rentable lorsqu'elle assurait un trafic de voyageurs et de marchandises est devenue beaucoup trop onéreuse le jour où elle n'a plus assuré que le trafic des voyageurs.

Je pense que l'ancien réseau de M. de Freycinet était indispensable à l'expansion que réclamait M. Cousté. Lorsque la circulation sanguine cesse dans les artérioles, les artères ne reçoivent plus le sang en quantité suffisante. C'est ainsi que durant cette dernière année, seule la part des transports par fer n'a pas augmenté, alors que le trafic par voie d'eau se maintenait et que les transports par route connaissaient, eux, une augmentation de trafic assez importante.

J'ajouterai, reprenant partiellement un propos de M. Schaff, qu'il est pour le moins curieux de constater que sur l'infrastructure de la S. N. C. F., financée pour la grande partie par la S. N. C. F. elle-même, et pour une part moindre, par l'Etat, certains groupes d'intérêts réalisent, eux, de sérieux bénéfices. Cette anomalie est due à l'insuffisance du parc de la S. N. C. F..

Les groupements de possesseurs de wagons particuliers effectuent des opérations fort rentables puisqu'ils amortissent leurs investissements dans un délai qui dépasse rarement six ans.

Il aurait été préférable, selon nous, que la S. N. C. F. possédât un parc complet et qu'elle utilisât toute son infrastructure dans l'intérêt général.

Telles sont les observations que je voulais présenter sur le fonctionnement de notre grand service public.

A la fin de son rapport, auquel je tiens absolument à me référer, M. Cousté donne un coup de chapeau au personnel de la S. N. C. F., « qui accomplit son travail avec une compétence et une efficacité auxquelles il convient de rendre hommage ». Bien sûr, nous sommes heureux de cet envoi de fleurs, mais nous aurions aimé qu'il soit accompagné de quelques fruits.

Ces fruits, pour nous, auraient pu être d'abord l'application de la semaine de quarante heures. Depuis trente ans que cette loi a été votée, on pourrait tout de même commencer à l'appliquer maintenant, ne serait-ce qu'en licenciant un peu moins de personnel !

Enfin, il nous faut constater après plusieurs orateurs que les retraités de la S. N. C. F. ne sont pas favorisés : 12.400 postes d'agents ont été supprimés en 1967 ; 9.300 autres le seront en 1968 ; et quand ils partent à la retraite, ils sont les seuls à avoir cotisé durant des années sur le complément de traitement non liquidable qui n'entre pas en ligne de compte pour le calcul de leur retraite.

Comme tous les autres fonctionnaires, bien sûr, ils ne bénéficient pas de l'intégration de l'indemnité de résidence dans le traitement de base mais, en outre, la partie du complément de traitement non liquidable représente 8 p. 100 du montant de leur traitement. Leur indemnité de résidence oscillant entre 17,5 et 25 p. 100, alors que, d'après les chiffres de M. le ministre chargé de la fonction publique, celle des fonctionnaires oscille entre 12,75 et 20 p. 100, on peut dire qu'en moyenne 28 p. 100 du salaire du cheminot échappent au calcul de la retraite.

Cette affaire remonte à 1953. C'est le ministre d'alors, M. Morice, qui a créé ces parts de productivité qui jouaient à l'époque le rôle d'une prime de productivité. Mais en 1963, elles ont été débaptisées et nommées complément de traitement non liquidable et hiérarchisé.

Je vous demande, monsieur le ministre, de faire tous vos efforts pour obtenir de vos collègues cette intégration dans le salaire entrant en compte pour le calcul de la retraite. Je sais, d'ailleurs, que M. le président du groupe de l'union démocratique pour la V<sup>e</sup> République est d'accord avec moi, puisque M. Henry Rey est intervenu pour demander une mesure analogue à votre collègue de la fonction publique. Et je suis persuadé que vous aurez tous les appuis auprès de M. Michelet et même de M. Joxe.

A cet égard, je voudrais donner connaissance à l'Assemblée de l'extrait d'une lettre datée de juillet 1967 et signée de M. Michelet : « Cependant, la proportion importante prise actuellement dans la rémunération par l'indemnité de résidence, qui varie de 20 p. 100 à Paris à 12,75 p. 100 dans la zone d'abattement de salaire maximum, pose le problème de l'incorporation au traitement de la part de l'indemnité commune à toutes les zones ».

Et il ajoutait : « Le Gouvernement a toujours considéré que cette intégration ne pouvait être envisagée avant la fin de l'application des réformes apportées par le nouveau code des pensions ». Il s'agissait de l'abattement du sixième.

« Mais j'ai fait étudier les mesures partielles qui pourraient amorcer une telle réforme : elles seront soumises à l'examen du Gouvernement au moment des décisions qui doivent être prises à l'égard des rémunérations de la fonction publique pour la préparation de la loi de finances de 1968. »

J'ai sous les yeux une lettre analogue signée par M. Joxe en mai 1966 : « C'est donc seulement à partir de 1968 qu'il me paraît possible d'envisager une intégration partielle et progressive de l'indemnité de résidence dans le traitement soumis aux retenues pour pension. Cette réforme qui a déjà été étudiée par mes services — en 1966 — devrait, elle aussi, être étalée sur plusieurs années ».

Les cheminots retraités ont été défavorisés sur bien d'autres points. Je me bornerai à vous rappeler la non-application aux cheminots des anciens réseaux du Nord et de l'Est de l'article 12 du code des pensions, qui traite de la bonification de retraites accordée aux fonctionnaires qui ont servi en pays envahi. Et chaque fois on renvoie les cheminots à leur statut !

J'aborderai la deuxième partie de mon intervention en me reportant aux propos que vous avez tenus lors du congrès de la fédération nationale des transporteurs routiers au sujet de la coordination des transports : « L'objectif, c'est que cette concurrence soit bénéfique pour tous, qu'elle conduise aux moindres coûts pour la collectivité, donc à des choix rationnels de la part des usagers. Pour cela il faut qu'elle soit sincère et véritable ».

Mais, ajoutez-vous, « les prix de revient doivent inclure la totalité des charges ».

Nous sommes bien d'accord sur ce point, monsieur le ministre. La concurrence doit conduire aux moindres coûts pour la collectivité !

Pensez-vous que le maintien de l'autorisation de construire des véhicules comportant une lourde charge à l'essieu soit conforme à l'intérêt national alors que, à l'exception des autoroutes et des routes modernes, ces véhicules usent notre infrastructure routière au-delà du raisonnable ?

A M. Cousté qui me disait : « Vous allez donc voter la taxe à l'essieu ? », j'ai répondu : « Non, car ce n'est pas le même problème ». Je vais m'en expliquer.

La taxe à l'essieu, votée de justesse ici en première lecture, était pour certains de ses auteurs un moyen d'inciter les transporteurs à une reconversion de leur parc.

Mais est-il logique de prendre un tel virage dès le 1<sup>er</sup> janvier 1968 alors que depuis de nombreuses années constructeurs et utilisateurs ont été au contraire invités à construire et à investir dans ces équipements aujourd'hui frappés ? Est-il logique de les sanctionner sans avertissement ?

Il faut de quatre à huit ans pour amortir un matériel d'entreprise routière.

En réalité, la taxe à l'essieu ne me paraît plus avoir le caractère d'incitation qu'avaient voulu lui donner les auteurs du rapport Laval. Elle devient un moyen, parmi d'autres, d'obtenir des ressources budgétaires complémentaires, mal réparties au surplus puisque les départements et les communes n'en recevront aucune part alors que leurs voies sont le plus dégradées puisqu'elles sont les moins aptes à supporter des transports lourds.

M. le ministre de l'économie et des finances venant de ressusciter la « vignette fiscale » abandonnée depuis douze ans, et que vont payer les propriétaires de véhicules utilitaires d'un poids total en charge inférieur à 16 tonnes, ces dispositions s'ajoutent au régime discriminatoire en matière de T. V. A., à la réduction de 50 p. 100 du droit à déduction sur les investissements routiers et à l'augmentation du taux de la superfiscalité sur les carburants ; soit au total cinq mesures fiscales, cadeau de nouvel an du Gouvernement aux transporteurs routiers !

Leur incidence sur le coût des transports, donc sur le coût de la vie, est évalué par la commission Laval à 12 p. 100 pour la zone longue et à 15 p. 100 pour la zone courte et le camionnage ; mais, comme aucune déduction ne sera possible sur le matériel acquis avant le 1<sup>er</sup> janvier 1967, c'est-à-dire sur 85 p. 100 du parc actuellement en service, l'augmentation du prix de revient sera de 1,56 p. 100.

Etant donné que, en fait, la majorité des petits et moyens transporteurs ont surtout recours aux commissaires affréteurs, pour leur fret de retour, car il existe très peu de courtiers de fret, la commission est souvent de 10 à 15 p. 100 ; l'incidence de la T. V. A. sur l'intervention des affréteurs peut être évaluée entre 1 p. 100 et 1,25 p. 100. Ce qui entraîne, tout compris, un taux de majoration de 15 à 17 p. 100.

Quelles en seront les conséquences économiques ?

Vraiment, M. Michel Debré pratiquait l'humour à froid lorsqu'il déclarait, le 17 octobre, que « l'ingratitude des transporteurs routiers le laissait sans voix, au propre comme au figuré ! »

Pendant, monsieur le ministre, il importe que la France renonce à la politique de défense des essieux de treize tonnes. Les récentes études nous condamnent à abandonner les essieux

lourds, qui causent trop de dégâts à notre réseau routier, mais le biais fiscal est déplorable qui frappe de modestes utilisateurs.

Il faut interdire la fabrication de matériel dont chaque essieu supporte plus de dix tonnes et adopter la position allemande. A cet effet, il faut d'abord interdire l'installation de nouvelles chaînes et limiter ensuite la production de celles qui fonctionnent à leur amortissement légitime.

Telle était la position de M. Catalifaud, précédent rapporteur de l'ensemble de ce budget, devenu maintenant rapporteur du budget de l'équipement et du logement. J'ai toujours appuyé de mes votes cette partie de son rapport. Je tenais à affirmer publiquement ma position sur ce point.

Etant donné le coût réel des réparations que nécessitent les dégradations causées aux routes par les véhicules transportant de trop lourdes charges, il me paraît lamentable que la France essaie d'obtenir de ses partenaires — comme elle le fait depuis des années — l'autorisation des essieux de treize tonnes dans le Marché commun.

Le Gouvernement allemand mène actuellement des études pour évaluer le coût du revêtement des routes que rendrait nécessaire l'élévation à treize tonnes de la charge autorisée par essieu. Je n'en connais pas encore le résultat, mais je suis fondé à penser que la dépense serait considérable.

J'évoquerai en terminant une proposition de loi que j'ai eu l'honneur de déposer à deux reprises et qui, pour la deuxième fois, a été « exécutée » impitoyablement en vertu de l'article 40 de la Constitution. Elle traitait de la retraite des chauffeurs routiers.

Puisqu'un parlementaire ne peut pas obtenir l'inscription d'une telle proposition à l'ordre du jour de ses travaux — je reconnais que la commission des finances a légitimement laissé tomber le « couperet » — je souhaite qu'elle soit reprise par le Gouvernement.

Les chauffeurs routiers exercent un métier particulièrement pénible. C'est pourquoi nous voudrions qu'ils puissent prendre leur retraite à l'âge de soixante ans. Ce n'est d'ailleurs pas seulement leur intérêt mais celui de la sécurité publique qui est en jeu. Aussi, en cas de santé déficiente et après les contrôles médicaux prévus par les règlements de la sécurité sociale, la retraite devrait-elle leur être attribuée à partir de cinquante-cinq ans.

Je vous remercie, monsieur le ministre, en vous priant de m'excuser d'avoir été bien long.

**M. le président.** Vous avez respecté votre temps de parole, monsieur Dumortier.

**M. Jeannil Dumortier,** Merci, monsieur le président.

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

**M. Lucien Villa.** M. Ruais soulignait dans son rapport écrit la volonté de la Régie autonome des transports parisiens de faire revenir les Parisiens aux transports en commun.

Ce but est très louable, mais les hausses massives intervenues le 15 juillet dernier, augmentant de 60 à 400 p. 100 les divers tarifs de la R. A. T. P., m'obligent à constater que des dizaines de milliers d'usagers du métro et des autobus ont abandonné ces moyens de transports pour leur voiture ce qui va, me semble-t-il, à l'encontre du but recherché.

Il n'en reste pas moins que, chaque jour, près de huit millions de personnes utilisent les transports en commun, et ce n'est pas un secret de dire qu'elles sont véhiculées dans des conditions très pénibles.

Si, depuis le début du siècle, la population de Paris est restée à peu près la même, soit 2.800.000 habitants, celle de la banlieue est passée de 1.800.000 habitants en 1900 à 3.500.000 en 1962. Elle atteindra 7 millions en 1975 et le chiffre de 14 millions d'habitants est avancé pour l'an 2000.

Cette extension de la région parisienne a déjà des conséquences très graves, mais que penser de la situation dans quelques années ? Des localités comme Meaux, Pontoise, Elampes, Corbeil, qui faisaient figure de petites villes de province il y a quelques années, sont ou vont être englobées dans un décal plus ou moins long dans l'agglomération parisienne proprement dite.

Or, en regard, les transports en commun sont loin d'avoir suivi la même évolution.

Le retard accumulé depuis la guerre n'a pu être comblé ; pire, il tend à s'aggraver. Ainsi, sur les 81 communes que comprenait l'ancien département de la Seine, 12 seulement sont desservies par le métro et le dernier prolongement du réseau souterrain date de 1952.

Quant au réseau routier, s'il dispose de 3.518 autobus, dont certains datent d'ailleurs de 1933, un mal très grave le ronge : la diminution de la vitesse des autobus qui est tombée à 11,1 kilomètres dans Paris et à 15 kilomètres en banlieue.

A ce sujet, je ne pense pas que les mesures préconisées par M. le ministre et rapportées dans la presse soient de nature à régler le problème de la circulation des moyens de transports en commun à Paris. Les contraventions à 25 francs ou davantage, infligées aux automobilistes récalcitrants en stationnement illégitime, peuvent, certes, amener de l'argent dans les caisses de l'Etat, mais elles ne feront pas pour autant rouler plus vite les autobus.

Mieux vaut aménager des places de stationnement gratuits aux portes et dans le centre de Paris, construire des passages souterrains aux carrefours encombrés et créer davantage de couloirs réservés aux autobus. De telles mesures dégageraient à coup sûr les chaussées des voitures gênantes et faciliteraient grandement la circulation.

Quant à l'autobus, principal moyen de transport vers la banlieue, il répond plus aux besoins actuels. Chacun en conviendra.

En voici un exemple. L'axe déterminé par la route nationale n° 7 dessert entièrement sept communes, qui totalisent 145.000 habitants, répartis sur une zone de vingt kilomètres de long. Les autres communes, qui groupent 140.000 habitants, sont en partie desservies par le même axe. Eh bien, pour assurer le trafic, il n'existe que trois lignes d'autobus, dont deux, celles du 185 et du 285, ont un parcours commun et assurent le transport quotidien de 44.000 voyageurs. Inutile de rappeler que les usagers et le personnel sont les grandes victimes de ces conditions de transport et de travail.

Je rappelle qu'une localité comme Aulnay-sous-Bois n'est pas desservie par la R. A. T. P., que celle du Blanc-Mesnil, qui compte 36.000 habitants, n'est desservie que par une seule ligne d'autobus.

Autre injustice criante : en banlieue, lorsqu'il s'agit de se déplacer d'une commune à une autre, les moyens de transport sont quasiment inexistantes. Dans la plupart des cas, il faut passer par Paris.

Certes, monsieur le ministre, vous me répondrez que les pouvoirs publics ont prévu la construction du réseau express régional, le prolongement des lignes 3 et 8, le raccordement de la ligne 13, la modernisation de la ligne 5, l'aménagement des quais de la ligne 7 et que la liaison Rungis—Austerlitz est décidée. Cela est bien et les usagers ne pourront que s'en réjouir. Mais que représentent ces mesures en comparaison des besoins immédiats et plus lointains de la population ? Le réseau express régional, présenté comme un remède miracle, a du mal à faire son chemin. Dois-je rappeler que le 6 juillet 1961 M. Massenet, alors président du conseil d'administration de la Régie autonome des transports parisiens, donnant le premier coup de pioche de la ligne régionale Est—Ouest, prononçait ces paroles : « Par là, je marque ma certitude de voir, dès janvier 1965, mettre en fonctionnement deux importants tronçons de la régionale Est—Ouest : à l'Ouest, Folie—Etoile ; à l'Est, la ligne de Vincennes électrifiée » ?

Nous sommes à la fin de 1967 et pas le moindre tronçon ne fonctionne. On avance les dates de 1969 pour la section la Défense—Etoile, de 1970 pour Boissy-Saint-Léger—Nation et de 1971-1972 pour Saint-Germain-en-Laye—Défense et Etoile—Auber. Mais qui peut affirmer que ces dates seront respectées ?

Quant à la liaison Auber—Nation, elle est différée. Il faudra attendre le VI<sup>e</sup> Plan parce que les crédits prévus au V<sup>e</sup> étaient insuffisants.

Ainsi, en dix ans, le tronçon commun de quinze kilomètres allant de la Défense à Vincennes n'aura pas été réalisé. Les usagers du réseau express régional peuvent s'attendre à des embouteillages monstres aux stations Auber et Nation lorsqu'ils devront changer et prendre le réseau urbain.

Ainsi, faute de crédits suffisants, le réseau express régional sera loin d'atteindre l'objectif qui lui était fixé.

Une vraie politique des transports en commun au service de la population parisienne nécessite des solutions immédiates et des solutions à long terme.

C'est pourquoi les communistes proposent que l'on prévienne dans des délais très rapprochés :

Le remplacement immédiat du matériel du métro, certaines voitures datent de 1938 et 22,9 p. 100 du parc d'avant la guerre de 1914-1918 ;

L'augmentation du parc d'autobus, une estimation faite il y a quelques années indiquant qu'il manquait mille autobus dans la région parisienne.

L'amélioration de ces matériels devrait porter sur le confort, notamment sur l'insonorisation, la ventilation, le nombre des places assises.

Il faut aussi faciliter la circulation des autobus par la généralisation des couloirs réservés, notamment aux points critiques de la circulation ; augmenter la fréquence des rames et des autobus ; améliorer les voies d'accès au métro par des appareils élévateurs, des couloirs de correspondance entre les lignes et avec les gares de la S. N. C. F.

Comme mesures à moyen terme, nous demandons :

L'allongement des quais des stations afin d'augmenter la longueur des rames, notamment sur les lignes 7 et 9 où certaines stations permettent l'arrêt des trains à six voitures ;

La réalisation des prolongements prévus Pantin—Bobigny, Pleyel—Saint-Denis, ainsi que le raccord de la ligne Pleyel—Saint-Lazare à la ligne 14 Invalides—Vanves ;

L'électrification et l'aménagement des portions de lignes de la petite ceinture encore utilisables : on disposerait ainsi d'une desserte pratique et rapide des quartiers périphériques de la capitale et on soulagerait d'autant la ligne de petite ceinture qui transporte 70.000 voyageurs par jour, ainsi que les lignes de métro n° 2, Dauphine—Nation — 280.000 voyageurs par jour — et n° 6, Etoile—Nation — 280.000 voyageurs par jour.

Il faudrait également accélérer les travaux de la régionale Est-Ouest et prévoir l'utilisation de toutes les infrastructures ferroviaires existantes pour améliorer les transports de voyageurs en banlieue.

Il faudrait créer une deuxième traversée ferroviaire rapide de la capitale sur la rive gauche par la jonction des gares Paris-Orsay et Paris-Invalides, ce qui nécessiterait un tunnel de 1.800 mètres environ.

Comme mesures à long terme, nous proposons : l'établissement d'un programme de transports dans la région parisienne combinant les différents moyens de transport. L'ossature serait fournie par un réseau ferré, moyen le plus rapide qui assure le plus gros débit. Il faut, en effet, plus de 300 autobus à grande capacité pour assurer le même débit horaire qu'une ligne de métro équipée de trains à six voitures.

Il faudrait en outre développer les nouveaux moyens techniques comme le métro suspendu ou l'aérotrain. Il faut noter que si ce dernier moyen de transport tient ses promesses, il bouleversera toutes les données du problème en plaçant des villes de province comme Orléans, Tours, Rouen, Lille, Reims à une durée de trajet inférieure à celle où se trouvent actuellement certaines localités de banlieue.

Un tel programme nécessite des investissements, des études et des capitaux. Il faut aussi que la R. A. T. P. soit considérée comme un véritable service public et non comme une entreprise à caractère industriel et commercial.

De tels équipements exigent assurément un changement radical d'orientation par rapport à la situation actuelle.

Pour assurer l'équilibre financier de la régie, il faut que les grands travaux soient financés par l'Etat. Il faut alléger les charges d'emprunt et la fiscalité, supprimer les taxes sur l'énergie, le carburant et le courant qui frappent la R. A. T. P. Il faut faire participer les grandes entreprises et les grands magasins — qui bénéficient des transports en commun — au financement des travaux, en rétablissant la taxe que les employeurs payaient avant 1959.

Permettez-moi aussi, monsieur le ministre, comme je l'ai fait devant la commission de la production et des échanges, de vous rappeler les revendications des travailleurs de la R. A. T. P.

Comme l'ensemble des travailleurs, ils ont subi les méfaits de la politique de régression sociale que pratique votre gouvernement. En raison de la hausse du coût de la vie, provoquée par l'augmentation des transports, des loyers, du gaz, de l'électricité, et par les ordonnances sur la sécurité sociale, le pouvoir d'achat des travailleurs de la R. A. T. P. sera, à la fin de 1967, inférieur à ce qu'il était à la fin de 1966.

C'est pourquoi ils exigent l'augmentation générale des salaires, un salaire de base fixé à 600 francs par mois, le reclassement de toutes les catégories, l'intégration des primes et indemnités dans le salaire, la diminution du temps de travail par le retour aux quarante heures sans diminution de salaire, les deux jours de repos consécutifs.

Vous m'avez indiqué, monsieur le ministre, que vous alliez procéder à une étude sur le coût de ces revendications. Cette réponse, je l'avais déjà eue lorsque j'étais délégué du personnel de la R. A. T. P.

Au rythme que vous envisagez pour améliorer les conditions de travail, les travailleurs de la R. A. T. P. auront les deux jours de repos consécutifs en 1996 pour le réseau routier et en 2004 pour le réseau ferré. C'est vraiment se moquer des travailleurs !

Je rappelle aussi qu'il importe de résoudre les problèmes particuliers aux rapatriés, notamment celui des retraites des agents des anciens réseaux urbains d'Algérie. Ces agents sont lésés du fait que M. le ministre des finances n'a pas encore donné son accord au protocole de coordination déposé par la caisse autonome des mutuelles de retraites et la R. A. T. P.

Pour conclure, je voudrais renouveler les demandes qu'à diverses reprises les députés communistes ont présentées.

La hausse des transports a frappé lourdement les personnes ne disposant que de revenus très faibles, les personnes âgées et les travailleurs.

C'est pourquoi nous demandons le relèvement à 30 francs de la prime de transport payée à tous les salariés de la région parisienne, la distribution gratuite de tickets d'autobus et de métro et la délivrance de cartes de réduction de 50 p. 100 aux vieux travailleurs, retraités, invalides, grands infirmes civils et chômeurs.

De nombreux députés ont également demandé des mesures identiques et cela est bien.

Nous attendons vos actes, monsieur le ministre. Vous avez promis des mesures en faveur des personnes âgées. Nous pensons qu'il est temps de les prendre, mais nous savons fort bien que votre gouvernement ne les prendra pas si les intéressés, appuyés par leurs élus, ne l'y obligent pas.

C'est pourquoi nous ne pourrions pas voter votre budget qui ne donne pas satisfaction à la population parisienne. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. Henry Rey.** C'est une bonne nouvelle.

**M. le président.** La parole est à M. Frédéric-Dupont. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** Monsieur le ministre, vous avez déclaré la guerre aux automobilistes parisiens !

Depuis quelques jours, on n'entend parler que de menaces nouvelles : augmentation du montant des contraventions, suppression massive des places de stationnement, mise en place d'un instrument de torture, « la bombinette », contre les automobiles en infraction.

C'est un matraquage fiscal qui semble systématique. Vous n'avez d'ailleurs pas caché que, dans votre esprit, il constituait une nouvelle force de dissuasion — heureusement moins coûteuse que l'autre ! — tendant à décourager les Parisiens d'utiliser leur voiture.

En réalité, votre politique de transport en commun n'est pas entièrement en harmonie avec celle de vos prédécesseurs. Je suis partisan des transports en commun et j'estime qu'il faut leur donner la priorité. Mais alors, pourquoi vos prédécesseurs ont-ils supprimé les services d'autobus le dimanche ? Pourquoi ont-ils supprimé les services d'autobus le soir, isolant ainsi encore davantage des banlieues qui se sentent déjà si loin de Paris et qui sont si mal desservies par le métro ? Pourquoi ne pas rouvrir des stations de métro fermées depuis la guerre ?

Enfin, monsieur le ministre, si une hausse de tarif était nécessaire, il n'en est pas moins vrai que vous auriez pu accorder une diminution en faveur des personnes âgées et de condition modeste.

Il s'agit d'établir les conditions d'harmonie entre les voitures particulières et les transports en commun.

Pour cela, il faudrait que l'Etat accorde aux investissements intéressant la circulation, une part plus grande dans le produit de la fiscalité spécifique automobile.

En effet, l'automobiliste français peut être considéré comme « la vache à lait » du fisc. Il paye l'essence la plus chère du monde. Vous prélevez sur l'essence les taxes les plus importantes d'Europe.

A Paris, ce sont les contribuables parisiens qui, à leurs frais, assurent le recouvrement des contraventions sur le budget de la ville de Paris. Mais c'est l'Etat qui empêche les 5 milliards d'anciens francs qu'elles rapportent.

Chaque année 120.000 voitures nouvelles sortent dans le département de la Seine. La ville de Paris a la charge du recouvrement des taxes frappant 140.000 cartes grises. Cela rapporte 4 milliards d'anciens francs : c'est l'Etat qui les empêche.

Vous voyez, monsieur le ministre, que si véritablement l'automobiliste a des devoirs, il a aussi des droits, notamment celui de vous réclamer, au profit de la circulation, une part plus grande de l'argent qu'il vous verse.

Au fond, les moyens pour améliorer la circulation dans Paris, nous les connaissons pratiquement tous.

D'abord, la zone bleue, création dont la préfecture de police de Paris peut être fière. Ce système débarrasse la chaussée des voitures-ventouses, tout en permettant à ceux qui circulent de trouver une place de stationnement.

Savez-vous pourquoi M. le préfet de police, malgré l'avis unanime du conseil municipal de Paris, a refusé d'étendre la zone bleue ? Tout simplement parce qu'il n'a pas un personnel suffisant pour la contrôler. Le conseil municipal de Paris a voté en 1959 — j'étais le rapporteur de ce projet — un plan d'augmentation des effectifs de la police parisienne. Le préfet de police l'avait proposé, le gouvernement l'avait ratifié. La ville de Paris a inscrit sa participation pour l'exécution de ce plan. L'Etat s'est dérobé.

Le résultat, c'est que huit ans après le vote de ce plan d'augmentation d'effectifs qui devait être réalisé en cinq ans, nous en sommes encore à la moitié de l'augmentation prévue.

Il nous faut aussi des parcs de stationnement et notamment des « parcs de dissuasion ». Malgré le travail et la qualité des services techniques parisiens le nombre des parkings est insuffisant. Ce retard est dû à l'insuffisance numérique des agents de nos services techniques. Savez-vous que les effectifs budgétaires des services techniques de la ville de Paris sont à 60 p. 100 de l'effectif budgétaire de 1939, alors qu'à l'époque le problème de la circulation ne se posait pas ? Savez-vous que ces 60 p. 100 de 1939 ne sont même pas comblés ; qu'il manque encore 20 p. 100 de cet effectif théorique réduit, car vous donnez des traitements si faibles à vos ingénieurs de haute technicité qu'ils préfèrent entrer dans l'industrie privée. Les concours que nous ouvrons n'ont plus de candidats. Voilà pourquoi nous n'avons pas suffisamment de parcs de stationnement malgré l'argent que verse l'automobiliste.

A quelques pas d'ici — c'est bien là le témoignage le plus éloquent et le plus douloureux de notre misère — à l'endroit le plus prestigieux de Paris, se trouve le pont de Solferino. Démoli il y a sept ans, il n'a pas été reconstruit.

A proximité se trouve la gare d'Orsay qui n'est plus, depuis des années, qu'un hangar à clochards.

Savez-vous que le pont de Solferino supportait un trafic de 7.000 véhicules par jour ? Il avait donc son utilité. Je n'ai vu nulle part un projet indiquant la date de sa reconstruction.

Quant à la gare d'Orsay, savez-vous pourquoi on ne peut rien en faire ? Tout simplement parce qu'aucun promoteur ne veut construire à cet endroit, car personne ne sait si l'on établira une liaison gare d'Orsay-aéroport d'Orly ; et surtout parce qu'un garage de rames existant au sous-sol provoque de telles vibrations qu'il est impossible d'y construire un hôtel de prestige.

L'état de cette gare est scandaleux. Cela ne peut durer. Quelle solution choisir ? Assurer une liaison ferroviaire entre la gare des Invalides et la gare d'Orsay.

La liaison Invalides-Orsay présentera un premier avantage. Elle permettra, en effet, de supprimer ce garage de rames terminal ou, plutôt, de le repousser à Issy-Plaine.

Alors, il sera possible de construire à cet endroit un hôtel et même un grand hôtel de prestige. En outre sera ainsi réalisée la grande parabole ferroviaire qui avait été prévue dans le plan d'aménagement et d'organisation générale, et qui constituait une voie de desserte importante sur cette rive.

D'autre part — et j'insiste sur ce point — la station des Invalides doit être reliée, selon les prévisions du Plan, à Saint-Augustin et à Saint-Lazare par une ligne de métropolitain.

Vous comprenez, mesdames, messieurs, l'intérêt que présentera cette « parabole » sur laquelle la station de métro Invalides permettra de rejoindre la gare Saint-Lazare.

En outre, cette liaison Invalides-gare d'Orsay renforcera l'intérêt de la liaison entre la gare d'Orsay et l'aérodrome d'Orly.

Cette liaison ferroviaire ne butera plus sur la gare d'Orsay, dont on a dit que c'était un cul-de-sac. Après Austerlitz et la gare d'Orsay, elle desservira les Invalides, puis Issy-les-Moulineaux et Versailles.

Toute la zone de Rungis, dont le développement s'accélère, et toute la zone d'Orly seraient ainsi mises en communication directe, non seulement avec la capitale mais avec Issy-les-Moulineaux — où d'immenses projets de construction sont à l'étude — et avec Versailles.

Le projet que le Gouvernement avait adopté en 1958 se présentera dans sous une forme encore plus intéressante.

Vous concevez maintenant combien la valeur du terrain de la gare d'Orsay appartenant à la S. N. C. F. se trouvera augmentée.

Il y a mieux, mesdames, messieurs ! Il faudra tout de même, un jour, reconstruire le pont de Solferino, mais savez-vous que pour ce qui est de la partie située de l'autre côté de ce pont, sur la rive droite, il existe un projet de liaison souterraine sous les Tuileries.

La réalisation de ce projet ne s'est trouvée retardée que par les difficultés inutiles soulevées par les services du ministère chargé des beaux-arts, qui croient devoir s'occuper de ponts et chaussées.

Savez-vous que ce souterrain ne coûterait rien puisqu'il serait associé à un parking de 3.000 places sous les Tuileries.

Ainsi, nous pouvons avoir rapidement, en face de la gare d'Orsay, un pont de Solferino reconstruit, un souterrain sous les Tuileries, un parking de 3.000 places.

Votre hôtel de prestige, sur l'emplacement de la gare d'Orsay, bénéficiera donc d'une liaison routière avec la rue de la Paix et l'Opéra.

Vous voyez, monsieur le ministre, comment il vous est possible de transformer complètement le centre de Paris en n'engageant que de faibles dépenses.

Evidemment, si vous interrogez les services spécialisés de la S. N. C. F. sur le point de savoir s'il serait intéressant de déplacer le collecteur qui va de la gare d'Orsay à celle des Invalides, ils vous répondront par la négative.

**M. le président.** Monsieur Frédéric-Dupont, je vous signale que vous avez déjà triplé votre temps de parole. Veuillez conclure.

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** Monsieur le président, mon temps de parole n'était, au départ, que d'une minute. J'ai dû en « chiper » trois à un collègue qui a renoncé à intervenir. Ce sont de curieuses méthodes de discussion !

**M. le président.** Si vous vous étiez fait inscrire en temps opportun, vous auriez pu bénéficier du temps de parole que vous désiriez.

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** Mais je me suis fait inscrire en temps voulu, monsieur le président.

**M. le président.** En tout cas, je vous demande de comprendre que je dois faire respecter les temps de parole.

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** Je vais conclure. D'ailleurs, je connais les difficultés de la charge de président de séance puisque j'ai moi-même assumé cette charge.

**M. le président.** Je vous remercie de bien vouloir y songer.

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** Evidemment la liaison Invalides-Orsay, vue isolément, peut soulever des doutes. Mais, intégrée dans un ensemble de mesures, elle permet de résoudre le problème de la gare d'Orsay, de l'hôtel de prestige, de la circulation sur la rive gauche et la liaison avec l'aéroport d'Orly, non seulement avec la rive gauche mais avec les quartiers d'affaires parisiens.

Mon dernier mot sera pour demander le prolongement des lignes principales de métro en banlieue.

Il faut prévoir un allongement des lignes principales, de cinq kilomètres environ, au-delà des fortifications. Il importe surtout de relier les têtes de ligne par une rocade ferroviaire circulaire qui permettrait aux usagers, contournant Paris par cette rocade ferroviaire, de trouver ainsi les têtes de ligne qui leur conviennent.

Il s'agit là non pas d'un plan pour l'an 2000, mais d'une vue pour 1980.

En créant cette rocade ferroviaire autour de Paris, vous permettrez de décongestionner les portes de la capitale et les accès des gares, qui sont embouteillés aux heures de pointe.

Voilà, monsieur le ministre, un projet de « force de dissuasion » réalisable et raisonnable pour faciliter la circulation dans Paris. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

**M. Xavier Hunault.** « Il n'y a donc aucune cohérence dans le système des transports français. Au moment où s'amorce, d'une part, une révolution dans la répartition du trafic entre les différents modes de transports, au moment où les transports français, d'autre part, vont être amenés à s'insérer dans le Marché commun, au moment enfin où le Gouvernement s'apprête à reviser la convention qui le lie à la S. N. C. F., il est absolument nécessaire que l'Assemblée nationale soit appelée à sanctionner les principes qui serviront à fixer une politique de transports cohérente et susceptible de s'insérer dans la politique commune des transports du Marché commun. Un débat doit s'ouvrir à ce sujet le plus tôt possible ».

Ainsi s'exprime M. le rapporteur spécial de la commission des finances. Je fais miennes ses conclusions, en particulier la dernière phrase : « Un débat doit s'ouvrir à ce sujet le plus tôt possible ». Mais j'y ajoute une précision : c'est que ce débat doit se dérouler en présence de M. le ministre des transports,

certes, mais aussi en présence du ministre chargé de l'aménagement du territoire. Il me semble impossible, en effet, de dissocier les deux ministères et les deux politiques.

Qu'il me soit permis maintenant de porter à votre connaissance un fait qui me paraît assez éloquent.

Je viens de recevoir de la Société minière et industrielle de Rougé, qui possède une exploitation minière dans ma circonscription, une lettre rédigée en ces termes :

« Je vous ai tenu au courant, depuis le début de cette année, des difficultés croissantes rencontrées sur le plan commercial par notre mine de Rougé et dont la cause unique est à rechercher dans le niveau excessivement élevé des frais de transport de notre minerai vers les usines consommatrices françaises et belges.

« Vous avez bien voulu vous préoccuper du problème, mais, comme vous me l'avez fait savoir récemment, il ne vous a pas été possible non plus qu'à nous, malgré des interventions diverses et multiples, d'obtenir de la S. N. C. F. l'effort — pourtant certainement supportable pour elle — qui aurait résolu notre problème.

« Depuis quelques mois notre situation s'est encore aggravée et nous avons été contraints de décider l'arrêt de l'exploitation.

« Il est bien regrettable que, malgré les avertissements dont les pouvoirs publics ont été tenus informés par nos soins depuis plusieurs années, on en arrive à supprimer dans notre région une activité qui, techniquement, peut être considérée comme absolument satisfaisante, tant par la qualité de ses produits que par ses moyens de production. Pour être plus précis, le minerai de Rougé est, de tous les minerais de fer français, celui dont l'emploi au haut fourneau est le plus favorable, et les investissements faits à Rougé dans les dernières années correspondent à la technique la plus moderne. »

Voici donc une exploitation qui s'est modernisée à la demande du Gouvernement, qui a réalisé des investissements considérables, qui dispose d'une matière première de premier ordre et qui aujourd'hui, parce que les frais de transport de son minerai sont trop élevés, est obligée de cesser son activité.

Cette fermeture entraîne cent licenciements. Cent familles sont plongées dans l'incertitude, et l'on sait tout ce que cela signifie. Aussi n'ai-je pas besoin d'insister.

Alors que le Gouvernement prépare des projets en vue de l'aménagement du territoire — et tel est, je le rappelle, l'objet de ses récentes ordonnances — tous ses efforts semblent contrariés par une autre politique des transports, ce qui est pour le moins anormal et inadmissible. On serait tenté de supposer qu'une cloison étanche sépare les ministères, que tel ministre a une politique différente de celle de tel autre ministre, les deux ne s'accordant pas. Et pourtant, le Gouvernement étant solidaire, il ne devrait y avoir qu'une seule politique.

Je souligne que l'affaire dont je viens de parler n'est nullement marginale et qu'il s'agit uniquement d'une question de prix de transport.

J'insiste pour que le débat que je réclame ait lieu, si possible, au cours de la présente législature. Il présenterait un grand intérêt car il permettrait de dégager une politique uniforme et harmonieuse de l'ensemble du Gouvernement.

Aussi ma conclusion sera-t-elle double, monsieur le ministre,

D'une part, je demande un nouvel examen par la S. N. C. F. du dossier de la société minière de Rougé et je vous prie d'intervenir en ce sens, de toute urgence.

**M. Jean Chamant, ministre des transports.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Hunault ?

**M. Xavier Hunault.** Je vous en prie, monsieur le ministre.

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

**M. le ministre des transports.** Je ne connais pas le problème particulier que vous venez d'évoquer.

Je ne pourrai donc répondre ce soir à la question que vous avez posée, s'agissant d'un problème local dont — je vous prie de le croire — je ne mésestime pas un seul instant l'intérêt.

D'après les explications que vous venez de fournir, je ferai procéder à une étude de l'affaire et je vous répondrai ensuite par une lettre personnelle.

**M. Xavier Hunault.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

Je conclus donc en exprimant à nouveau très énergiquement, le souhait de voir s'instaurer le plus tôt possible le débat que je réclamais il y a quelques instants.

**M. le président.** La parole est à M. Carlier. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste et de la fédération de la gauche démocrate et socialiste.)

**M. Edouard Carlier.** Monsieur le ministre, mes chers collègues, il est courant d'entendre dire que les chemins de fer français sont les plus rapides du monde, et que c'est en France que les horaires sont le plus exactement respectés.

Certes, les cheminots sont fiers du prestige dont les chemins de fer français jouissent dans le monde entier. On le doit à l'œuvre de tous, de l'ingénieur au simple manœuvre, à l'homme d'équipe, aux ouvriers, aux cantonniers, aux conducteurs de route.

Tout cela, c'est le beau côté de la médaille. D'ailleurs, dans leurs écrits et dans leurs discours, le Gouvernement et la direction de la S. N. C. F. ne sont pas avares d'éloges. Lancer des fleurs ne coûte pas cher !

Mais la médaille a un revers.

Des machines-outils modernes ont été installées dans les ateliers et dans les dépôts, des P. R. S. et d'autres appareils modernes dans les gares : mais, parallèlement, on a diminué les temps alloués, on a réduit les effectifs.

S'il est des records dont nous pouvons être fiers, il en est d'autres dont le Gouvernement et la S. N. C. F. ne se vantent pas.

En France, les cheminots travaillent, en moyenne, quarante-six heures par semaine, contre quarante-cinq heures en Belgique, quarante-quatre heures en Allemagne de l'Ouest, quarante-deux heures en Bulgarie et en U. R. S. S.

Triste record pour la France : la plus longue semaine de travail, le temps de repos et de loisir le plus court ! En même temps, les embauches sont pratiquement suspendues à la S. N. C. F., de très nombreux jeunes sont privés de travail.

Le nombre des cheminots ne cesse de décroître. De 500.000 en 1938, il est tombé à 338.000 en 1967 ; depuis deux ans, il diminue à la cadence de 12.000 par an.

La productivité s'est accrue de 30 p. 100 en dix ans, de 180 p. 100 en trente ans.

A Paris, un homme d'équipe est embauché au salaire brut de 636 francs, soit un salaire net de 585 francs, déduction faite des versements pour la retraite et pour la caisse de prévoyance.

De décembre 1963 à octobre 1967, le pouvoir d'achat du cheminot n'a augmenté que de 2 à 5 p. 100.

Technicité, modernisation ? Oui, mais à condition qu'elles contribuent à l'amélioration des conditions de vie et de travail des cheminots !

Les procédures Toutée et les commissions Grégoire n'ont rien réglé. Elles se satisfont personne, ni sur le plan des salaires ni sur le plan catégoriel.

Il ne pouvait en être autrement. En effet, c'est toute la duperie de la « politique des revenus » par laquelle on prétend déterminer par avance la part qui reviendra aux salariés, ne tenant aucun compte des besoins, de l'évolution de la production et des techniques, du revenu national. C'est un leurre destiné à donner l'illusion d'une discussion, alors que la masse des salaires est fixée par le pouvoir et par la S. N. C. F.

Quelles sont les « libertés » des organisations syndicales, puisque les limites en sont par avance fixées par l'interlocuteur » de ces dernières ?

Cette procédure est réprouvée par les cheminots qui veulent obtenir la garantie d'une progression du pouvoir d'achat et recevoir des salaires conformes à l'évolution de la production, du revenu national et à l'augmentation du coût de la vie.

Il faut donc que s'instaure une véritable discussion sur les salaires et retraites, ainsi que sur les conditions de travail.

Il importe de prendre de toute urgence les mesures suivantes :

Retour aux quarante heures sans diminution de salaires ;

Majoration de soixante francs du salaire mensuel de tous les cheminots ;

Ouverture immédiate de discussions en vue de garantir la qualification des cheminots, par l'établissement d'une plus juste hiérarchie des salaires ;

Abrogation des ordonnances sur la sécurité sociale, lesquelles risquent de menacer la caisse de prévoyance des cheminots, en dépit des bonnes paroles de M. le ministre Jeanneney ;

Maintien des droits acquis en matière de retraite ;

Respect du régime de retraites de 1911, avec incorporation de tous les éléments de traitement, primes, indemnité de résidence, dans le calcul de la retraite, éléments que l'on appelle « complément de traitement non liquidable » ;

Augmentation du taux minimum des retraites, lequel s'est à nouveau dégradé ;

Enfin, élévation à 66 p. 100 du taux des pensions de reversion des veuves de retraités.

Les cheminots, toutes organisations unies, se préparent à une action de grande envergure pour les prochains jours, afin de défendre leurs revendications et leurs droits acquis. Il vous faudra en tenir compte, monsieur le ministre.

Cela dit, j'en arrive au problème des transports publics routiers.

Par leurs conditions de travail et de rémunération, les salariés — chauffeurs, ouvriers, employés, manutentionnaires — des entreprises de transports sont parmi les plus défavorisés, alors qu'ils doivent faire preuve d'une haute conscience professionnelle et que le patronat exige d'eux un rendement de plus en plus intense.

Ils ne connaissent aucune vie de famille; leur durée de travail, notamment celle du personnel roulant, est extrêmement longue. Ils conduisent des engins de plus en plus lourds, de plus en plus puissants, sur des routes qui n'ont pas été conçues pour de tels engins et qui, de plus, sont saturées d'automobiles.

Les responsabilités de ces travailleurs sont grandes. Faut-il rappeler, à cet égard, les accidents survenus à ces camions transportant des matières dangereuses, telles que des carburants ou du gaz ?

Les accidents de travail se multiplient et le pourcentage des décès et des incapacités de travail se situe parmi les plus élevés pour les professions salariées.

Les visites médicales imposées par le code de la route entraînent pour les routiers, en cas d'inaptitude, la suppression du permis de conduire, les privant ainsi de leur gagne-pain. Aucun statut n'assure aux victimes de ces mesures un reclassement convenable qui leur garantisse un minimum de droits et de salaire. La situation de ces hommes est préoccupante et mérite que l'on y prête attention.

Il convient d'accorder à ces travailleurs un statut qui tienne compte de leur dur labeur. Des salaires correspondant aux difficultés de l'emploi, le retour à la loi de quarante heures, l'abaissement de l'âge de la retraite — soixante ans pour les personnels sédentaires et cinquante-cinq ans pour les personnels roulants — la garantie d'emploi et le reclassement en cas de déficience physique ou de retrait du permis de conduire, une sécurité plus grande grâce à l'élection de délégués du personnel dotés de pouvoirs plus étendus, le temps de vivre, la reconnaissance dans les textes législatifs en vigueur des maladies professionnelles — affections nerveuses, hernies discales, tassements et déviations de la colonne vertébrale, intoxication par les gaz d'échappement — l'aménagement de parcs de stationnement pour poids lourds, la construction d'autoroutes en nombre suffisant, l'élargissement des routes nationales, l'amélioration de la circulation dans les agglomérations.

Pour conclure, monsieur le ministre, je rappelle que le groupe communiste a déposé en juin 1964 une proposition de loi n° 1094 relative aux conditions de vie et de travail du personnel des entreprises de transports routiers. Il serait temps que le Gouvernement la fasse venir en discussion devant l'Assemblée. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

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

**M. Jean Chamant, ministre des transports.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, je remercie vivement MM. les rapporteurs pour les excellents exposés qu'ils ont faits cet après-midi à la tribune. Je remercie également tous les orateurs qui sont intervenus au cours du débat, manifestant ainsi tout l'intérêt qu'ils portent au monde des transports.

La diversité et l'importance des sujets qui ont été évoqués démontreraient, s'il en était besoin, l'extraordinaire difficulté du problème auquel nous nous trouvons confrontés.

Pour ma part, je m'efforcerai de répondre avec la plus grande précision possible à toutes les questions qui m'ont été posées et à toutes les observations qui m'ont été présentées, soucieux que je suis de dégager la ligne générale de la politique qu'entend suivre le Gouvernement dans le domaine des transports.

Comment se caractérisent aujourd'hui les transports terrestres ?

Les transports terrestres, et plus spécialement les transports de marchandises, progressent assez régulièrement et suivent sensiblement l'évolution de la courbe de la production intérieure brute. C'est ainsi que, sur la base 100 en 1961, la production nationale brute a atteint l'indice 130 en 1966, alors que les tonnes kilométriques transportées atteignaient l'indice 129.

Mais à cette expansion des besoins est associée, vous le savez, une très grande diversification des techniques ainsi qu'une exigence croissante et tout à fait légitime des usagers quant à la qualité et au coût des services qui leur sont offerts.

Les entreprises qui se partagent le marché des transports ont des dimensions et des statuts très différents, ce qui a simplifié pas le problème, bien au contraire. Il y a d'une part la S. N. C. F., entreprise nationale, qui emploie 330.000 cheminots et, d'autre part, des entreprises artisanales de transports à l'intérieur desquelles travaillent quelquefois un ou deux salariés quand l'artisan n'est pas seul à conduire son camion ou son automoteur.

Mais cette expansion des transports masque, en réalité, une évolution profondément divergente de la part du trafic assurée par chaque mode de transport.

De 1959 à 1966 — plusieurs d'entre vous en ont fait l'observation — la part de la S. N. C. F. dans le transport en général est tombée de 64 à 55 p. 100; celle de la route à plus de cinquante kilomètres, par conséquent, au-delà de la zone de camionnage, est passée de 24 à 34 p. 100; celle de la voie d'eau, à peu près stable, a décliné de 1 p. 100, et encore ces chiffres ne tiennent-ils pas compte des transports par oléoducs dont le développement est récent.

A ce caractère très mouvant du monde des transports, et qui, à lui seul, pose déjà des problèmes, se superposent les questions nées de l'importance des interventions budgétaires inévitables de l'Etat.

Quant à l'évolution des transports de voyageurs, elle n'est pas moins rapide. Le parc de voitures particulières — nous en reparlerons lorsque nous traiterons des transports urbains — continue de croître de plus de 10 p. 100 par an.

Quant aux transports aériens, dont il sera question la semaine prochaine, ils progressent exceptionnellement vite. Dans ce domaine encore, la concurrence entre les différents modes de transports ne cesse de poser de sérieux problèmes, en particulier à la S. N. C. F.

Enfin, le phénomène d'urbanisation qui bouleverse actuellement les structures de notre territoire, conduit à examiner de façon très approfondie les problèmes posés par les transports urbains.

Telles sont les données essentielles qu'il faut avoir présentes à l'esprit lorsqu'on traite de la politique des transports, en considérant en outre que, situées sur le plan national, elles s'inscrivent et s'inscriront de plus en plus dans l'ensemble européen, ce qui n'est pas sans ajouter une nouvelle difficulté à celles que nous rencontrons déjà.

C'est pourquoi mon propos est de vous exposer successivement la politique générale des transports dans les domaines ferroviaire, routier et fluvial, et celle des transports urbains, qui présente des caractères tout à fait particuliers. Enfin, j'esquisserai, très brièvement, les perspectives de la politique commune européenne des transports.

Je viens de rappeler l'importance de l'évolution suivie par le secteur des transports. Or, celle-ci se produit dans un domaine profondément marqué par des choix opérés dans le passé et qui ont eu pour conséquence de restreindre d'une manière sensible notre propre liberté d'action.

Pendant de longues années, le chemin de fer — beaucoup l'ont rappelé — a été considéré comme l'instrument essentiel de la politique de développement économique et industriel, car il assurait la quasi-totalité des échanges. A partir de 1945, la S. N. C. F. a joué un rôle fondamental dans la remise en marche de notre économie. Il était dès lors naturel, à cette époque, que les pouvoirs publics interviennent pour préserver un instrument essentiel de l'économie nationale et pour le protéger contre les modes de transport concurrents qui commençaient à faire leur apparition. Tel a été l'objet de ce qu'on a appelé la coordination des transports, concrétisée dans la loi de 1949 et dont l'objectif était, par le biais de mesures réglementaires, d'affecter à chaque mode de transport la part de trafic qui lui revenait.

Mais certaines des méthodes qui ont fait leurs preuves dans le passé, fût-il récent, sont désormais inadaptées à l'évolution économique actuelle où la concurrence se fait chaque jour plus acharnée.

Certes, nous pourrions, à l'égal de ce qui paraît devoir se pratiquer dans certains pays, orienter notre action vers une politique autoritaire de répartition des trafics. Le Gouvernement et le ministre des transports ne pensent pas que ce soit une solution heureuse ni qu'il faille s'engager dans cette voie.

Nous croyons, au contraire, que la concurrence sera profitable pour tous, dans la mesure où elle s'effectuera d'une façon loyale et véritable, et où les choix des usagers s'exerceront au sein d'un véritable marché des transports.

Je serai bien obligé d'employer l'expression « d'économie de marché » contre laquelle, semble-t-il, M. Dumortier portait en guerre tout à l'heure pour demander à l'Assemblée : au moment



même où le Marché commun va entrer en vigueur, ne s'agit-il pas, dans l'esprit de ceux qui l'ont conçu et de ceux qui se préparent à l'appliquer, de créer les conditions véritables de la réalisation d'une très grande économie de marché à l'échelle européenne ?

S'il en est bien ainsi — ce que je crois — et si nous sommes capables de réaliser l'égalisation des conditions de la concurrence, alors nous serons certains d'atteindre par le moyen aujourd'hui le plus efficace et le plus économique les objectifs que se proposait d'atteindre la loi de 1949 : faire en sorte que les transports soient effectués au moindre coût, que les usagers choisissent librement le mode d'acheminement, et que le moyen de transport le plus avantageux pour l'usager, le soit également pour la collectivité. Voilà la ligne d'action que nous inspire l'observation de l'évolution de l'économie.

Je voudrais maintenant essayer de discerner avec vous comment elle peut s'appliquer, d'abord à la S. N. C. F., ensuite aux transports routiers et, enfin, à la navigation fluviale.

Je passerai très vite sur la partie du budget de la S. N. C. F. qui est soumise à votre approbation et qui se décompose de la façon suivante : au titre des mesures nouvelles, la contribution de l'Etat augmente de 220 millions de francs. La raison de cette augmentation réside dans le fait que l'Etat rembourse les charges de retraites des personnels qui cessent leur activité sans être remplacés.

Les mesures nouvelles prises en application des articles 20 bis et 18 ter représentent une dépense supplémentaire de 124 millions de francs et correspondent essentiellement à des remboursements contractuels.

Enfin, j'en arrive au chapitre de la subvention d'équilibre.

Contrairement à ce qui a été affirmé par M. Couillet, la subvention d'équilibre se trouve, pour la première fois, inscrite en diminution dans le budget pour 1968. Mais il ne faut pas confondre la subvention d'équilibre avec les contributions conventionnelles que l'Etat accorde à la S. N. C. F., lesquelles résultent, comme leur nom l'indique, de l'application de la convention qui lie la S. N. C. F. à l'Etat depuis 1937 et, en particulier du remboursement des charges imposées à la S. N. C. F. telles que, par exemple, certains tarifs réduits.

Vous avez estimé que si, globalement, la S. N. C. F. continuait d'être en déficit, encore que la subvention d'équilibre, je le répète, soit moins élevée en 1968 qu'en 1967, il fallait en attribuer la cause aux tarifs de faveur qui sont pratiqués.

A cet égard, je rappellerai que cette tarification spéciale en faveur d'utilisateurs importants s'applique à un trafic de pondéreux qui, malheureusement pour la S. N. C. F. — mais j'espère que ce n'est là qu'une situation provisoire — est actuellement en régression. Je vous laisse à penser ce que ce serait si la S. N. C. F. devait pratiquer à l'égard de ces utilisateurs des tarifs plus élevés.

En outre, les tarifs particuliers consentis par la S. N. C. F. sont supérieurs à ses prix de revient. Par conséquent, il n'y a pas à raison d'en envisager la modification.

En outre, il m'a été demandé quel était le programme de commandes de wagons de la S. N. C. F., dans le cadre du V<sup>e</sup> Plan. Le nombre de wagons à bogies commandés a été de 5.700 en 1966, de 7.520 en 1967, et il sera de 8.050 en 1968, soit plus de 20.000 pour les trois premières années d'exécution du V<sup>e</sup> Plan. Remarquons que la progression annuelle des commandes est constante, au cours de cette période.

Il est vrai que le V<sup>e</sup> Plan avait prévu une expansion du trafic de marchandises de la S. N. C. F. de 3 à 4 p. 100 par an ; et c'est, en partie, parce que celui-ci est resté malheureusement stable que la progression du nombre de wagons commandés s'est quelque peu ralentie.

Par conséquent, si les contributions budgétaires continuent malgré tout à augmenter, cela tient uniquement à l'obligation pour l'Etat d'assumer la charge des tarifs réduits ou de certaines pensions de retraites imposées à la S. N. C. F.

C'est alors qu'il convient en effet d'examiner avec vous la situation du personnel de la S. N. C. F. Certains d'entre vous ont jugé sévèrement l'action du Gouvernement actuel, ou de ceux qui l'ont précédé, en faveur du personnel de la S. N. C. F. Sans remonter très loin dans le passé, je rappellerai que, dans le cadre de la procédure Toutée, l'augmentation de la masse salariale en 1967 par rapport à 1966 a été fixée, pour la S. N. C. F., à 5,6 p. 100, à quoi il faut ajouter le crédit particulier alloué en sus et qui permet de régler certains des problèmes relatifs aux conditions de travail des cheminots. Ce crédit n'est pas négligeable puisque la progression de la masse salariale en 1967 atteindra, en fin de compte, 5,80 p. 100.

En ce qui concerne la situation du personnel de la R. A. T. P., l'accroissement de la masse salariale a été, en 1967, de 5,90 p. 100. Il convient d'y ajouter encore le crédit alloué en sus pour tenir compte des conditions de travail des employés de la R. A. T. P.

Par conséquent, tirant argument de la comparaison de ces deux chiffres, j'ai tout de même le droit de dire que, grâce à la procédure Toutée, ce qui a été décidé par le Gouvernement au début de cette année traduit son souci et sa volonté de tenir compte de la situation particulière des cheminots et des agents de la R. A. T. P. L'effort fait en faveur de ces catégories est loin d'être négligeable.

En ce qui concerne les conditions de travail, nous n'avons pu satisfaire toutes les revendications présentées par les organisations syndicales, dont j'ai reçu les représentants, comme c'est mon devoir. Mais reconnaissez avec objectivité qu'un certain nombre de problèmes, parmi les plus irritants, ont déjà trouvé une solution grâce aux crédits complémentaires auxquels je viens de faire allusion.

Quant à la revendication concernant le retour à la semaine de quarante heures, je répéterai à ceux qui m'ont posé la question ce que j'ai déjà dit il y a quelques jours devant la commission de la production et des échanges. Le problème ne peut être posé que sur le plan général. A ce problème de caractère général doit être apportée une solution générale.

Le retour à la semaine de quarante heures ne peut être décidé pour une catégorie particulière de travailleurs, aussi respectable soit-elle, et non pour d'autres tout aussi intéressantes.

Ayant ainsi analysé les grandes lignes de la partie du budget relative aux transports terrestres et répondu aux questions qui m'étaient posées, j'indiquerai les deux directions dans lesquelles nous comptons orienter notre action en ce qui concerne la S. N. C. F.

Cette action doit tendre d'abord à un abaissement des prix de revient et à un alignement progressif des tarifs sur les coûts, ensuite à donner à la S. N. C. F. une autonomie qui lui permette d'agir au mieux de ses intérêts et à la mettre en mesure de faire face de façon dynamique à la concurrence des autres modes de transports.

Comment pouvons-nous y parvenir ? D'abord en revisant certaines modalités de réalisation de certains services.

Il est nécessaire que la S. N. C. F. soit autorisée à modifier les modes d'exploitation de certains services qui, aujourd'hui, ne sont plus adaptés au contexte économique. C'est d'ailleurs dans cet esprit qu'a déjà été réalisé le transfert sur route des acheminements terminaux pour le trafic de détail des marchandises et c'est dans cet esprit également que le Gouvernement a décidé de donner partiellement suite, au moins dans leur principe — comme je l'ai déclaré devant la commission de la production et des échanges — aux propositions de la S. N. C. F. tendant au transfert sur route de certains services voyageurs.

Plusieurs orateurs m'ont posé à cet égard des questions auxquelles je répondrai comme j'y avais répondu devant la commission de la production et des échanges.

La décision, prise dans son principe, ne pourra être appliquée qu'après la mise en œuvre d'une procédure prévoyant la consultation des conseils généraux, des autorités locales, et surtout après que, pour chaque région concernée, les comités techniques départementaux des transports auront été appelés à proposer, après une étude mûrement réfléchie, un transport routier de remplacement qui soit de qualité au moins égale à celui que peut présenter le service actuellement assuré par fer, c'est-à-dire présentant les mêmes caractères de sécurité, de régularité et de confort.

En traitant ce problème, M. Couillet a employé les expressions mêmes dont je me suis servi lors de mon audition par la commission de la production, ce qui prouve qu'il était attentif aux réponses que j'ai eu l'honneur de lui faire. (Sourires.)

Chaque fois qu'il apparaîtra à l'étude d'un dossier, dans les dialogues qui s'engageront avec les autorités locales, que l'un de ces critères dont je viens de parler fera défaut, nous ne déciderons pas le transfert sur route d'un service de voyageurs actuellement assuré par fer.

J'ajouterai en réponse à MM. Dumortier et Hunault que ces transferts ne pourront intervenir que s'ils ne risquent pas de contrarier la politique d'aménagement du territoire dans les régions considérées.

Dans cette éventualité, la S. N. C. F. restera responsable de l'exécution des services routiers, dont les tarifs seront ceux de la S. N. C. F. et les horaires aussi voisins que possible des horaires actuels. Les réductions tarifaires seront appliquées, les nouveaux services figureront au *Chaix* et continueront d'être assurés sous la responsabilité de la S. N. C. F.

Je précise que si un déficit devait se révéler, il ne serait pas question de demander aux collectivités locales d'en supporter les conséquences.

A cet égard, le Gouvernement a pris toutes les précautions possibles pour éviter que les modifications ainsi apportées à certains services de la S. N. C. F. n'entraînent la moindre perturbation. Nous recherchons, encore une fois, à satisfaire les besoins de l'usager. Aussi, chaque fois qu'il apparaîtra que ces besoins ne seront pas susceptibles d'être satisfaits, nous ne modifierons rien à la situation existante.

Enfin, il est parfaitement exact que des négociations sont engagées entre la S. N. C. F. et le ministère des transports en vue de réviser la convention qui lie la S. N. C. F. à l'Etat.

En effet le moment me paraît venu où il est indispensable de définir à nouveau la nature des rapports contractuels qui lient la Société à l'Etat. Cette révision sera inspirée des considérations suivantes :

D'une façon générale on doit s'efforcer de dégager la S. N. C. F. de règles de tutelle héritées directement de l'époque où le chemin de fer était exploité par des compagnies privées concessionnaires de l'Etat et lui rendre toute l'initiative possible. Par ailleurs, les obligations de service public, au maintien desquelles je suis profondément attaché — j'en donne l'assurance à toute l'Assemblée — et qui continueront d'être imposées à la S. N. C. F., doivent être définies ou redéfinies avec précision de façon à distinguer clairement dans la future convention les décisions qui résultent d'une politique commerciale bien comprise de celles qui sont imposées par les pouvoirs publics pour des motifs sociaux et économiques.

Le déficit résultant de ces dernières décisions — s'il y avait déficit — serait naturellement remboursé à la S. N. C. F. au même titre que le sont les réductions pour tarifs réduits, par exemple.

Le compte d'exploitation doit être équilibré à partir de l'exercice 1973, ainsi que nous en a fait l'obligation la décision prise par le conseil des ministres de la Communauté économique européenne à Bruxelles au mois d'octobre 1966. Mais je tiens à rappeler, que l'équilibre du compte d'exploitation ne signifie nullement la suppression pure et simple des contributions budgétaires de l'Etat. Dans le budget de 1968 qui vous est soumis, 1.625 millions de francs correspondent à l'insuffisance du compte d'exploitation, alors que plus de 2.500 millions de francs se rapportent à des contributions conventionnelles de l'Etat et ne peuvent, par conséquent en aucun cas être assimilés à un véritable déficit.

Tel est l'esprit dans lequel sont actuellement entreprises ces négociations qui, dans un délai de quelques mois — dans les premiers mois de 1968, je le présume — devront aboutir à une révision importante de la convention de 1937.

Ainsi donc, par le renouvellement de la convention, par la mise à la disposition de la S. N. C. F. de moyens techniques accrus en quantité et en qualité, par le bénéfice d'une productivité sans cesse améliorée, par une certaine redistribution des activités effectuée pour tenir compte des modalités d'exploitation les plus économiques, la S. N. C. F. sera placée dans les conditions les meilleures pour soutenir efficacement la concurrence des autres modes de transport.

Un orateur s'est étonné que la S. N. C. F., qui ne compte plus que 339.000 agents, soit en déficit en 1967, alors qu'en 1938, à un moment où elle comprenait près de 500.000 cheminots, elle équilibrait à peu près ses comptes.

Comment, messieurs, peut-on raisonnablement comparer la situation de la S. N. C. F. en 1938, où elle jouissait pratiquement du monopole des transports et où d'ailleurs elle n'équilibrait pas ses comptes, à sa situation présente où elle doit faire face à la concurrence de transports qui sont apparus dans notre économie depuis plusieurs années ?

Je répète que s'il est vrai que la concurrence ne fera que croître en intensité, cette concurrence devra, à tous égards, demeurer sincère et loyale. L'harmonisation des conditions de concurrence implique dès lors, pour les transports routiers comme pour le transport fluvial, une amélioration des structures de la profession et de la gestion des entreprises, ainsi que la prise en compte par celles-ci de l'ensemble des charges qui leur incombent.

Dans le domaine des transports routiers, la mise en place des groupements professionnels, la mise au point, puis l'application de la tarification obligatoire à fourchette, la réglementation des rapports entre transporteurs et auxiliaires des transports, l'application des conditions d'accès à la profession, sont autant de mesures conduisant à une meilleure organisation du marché.

Par ailleurs il est apparu nécessaire de faire en sorte que le prix de revient comprenne une partie des dépenses collectives imputables aux transporteurs.

Je ne reviendrai pas sur les observations qui ont été présentées à l'occasion de la discussion de la loi de finances sur la redevance pour charges d'infrastructure. M. Dumortier y a fait allusion et nous a adjurés, en quelque sorte, d'abandonner l'essieu de 13 tonnes.

La démonstration de M. Dumortier ne m'a pas convaincu. En effet, si l'on observe la tendance qui se manifeste à cet égard, on voit qu'un pays voisin, l'Espagne, a récemment adopté l'essieu de 13 tonnes et que le gouvernement italien a déposé sur le bureau du Parlement un projet de loi tendant à généraliser l'emploi de l'essieu de 13 tonnes.

Pourquoi cette tendance ? Parce qu'il est démontré que l'essieu de 13 tonnes, en dépit des inconvénients que vous avez signalés, et des charges qu'il fait peser sur la collectivité, reste le plus rentable et le plus économique. Et je ne crois pas que, au moment où l'on assiste à une sorte de généralisation de l'essieu de 13 tonnes, il faille que la France, qui l'a la première adopté, y renonce.

Enfin, les problèmes de personnel des transports routiers ont été très légitimement évoqués et, notamment, le problème des retraites.

Certains souhaiteraient que l'âge du départ à la retraite puisse se situer entre 55 et 60 ans, alors que les chauffeurs routiers sont soumis au régime du droit commun.

Je préciserai, à cet égard, que les chauffeurs routiers peuvent partir à la retraite avant l'âge de soixante-cinq ans et même qu'à partir de l'âge de soixante ans, ils bénéficient de la retraite de la sécurité sociale — ce qui est tout à fait normal — de la retraite complémentaire versée par leur caisse spécialisée et d'une aide complémentaire de l'Etat qui est destinée à verser des avantages correspondant à un départ en retraite à soixante-cinq ans.

Si donc la mesure n'a pas un caractère général, il y a possibilité pour ceux qui le désirent, de bénéficier, à partir de soixante ans, d'un certain nombre d'avantages.

Après cette première étape, sera-t-il possible d'en franchir une nouvelle ? Je ne puis aujourd'hui l'affirmer, mais il semble qu'en tout cas un premier effort ait déjà été accompli.

Les problèmes posés par les transports par voies d'eau ont été sommairement évoqués. Je n'en dirai moi-même que quelques mots. Ces problèmes sont plus délicats à résoudre dans la mesure où les difficultés qui se font jour dans ce secteur se situent dans un contexte de stagnation général du trafic due, là encore, à la vivacité de la concurrence des autres modes de transport et plus spécialement des oléoducs.

Il est donc indispensable que soient créées des conditions techniques qui puissent permettre à la batellerie d'affronter la concurrence dans de meilleures conditions. J'indique à cet égard à l'Assemblée que le comité consultatif de l'office national de la navigation a proposé une réforme portant sur différents points et que les mesures consécutives à ces propositions vont entrer en vigueur avant la fin de l'année. Elles sont de nature à clarifier la situation dans la batellerie fluviale.

Mesdames, messieurs, après avoir traité des problèmes généraux de la politique des transports de marchandises, j'aborderai maintenant le problème des transports urbains qui a été traité par la quasi-totalité des orateurs.

**M. Edouard Carlier.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

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

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

**M. Edouard Carlier.** Monsieur le ministre, le Gouvernement entend-il faire inscrire à l'ordre du jour de l'Assemblée la discussion de la proposition de loi tendant à instituer un statut des routiers ?

**M. le ministre des transports.** Une proposition de loi ayant été déposée, il convient d'en examiner toutes les incidences et toutes les conséquences.

Lorsqu'il aura été procédé à cette étude, je pense que le Gouvernement ne verra aucun inconvénient à ce que cette proposition de loi soit inscrite à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale.

Le problème des transports urbains — tous ceux qui sont intervenus l'ont parfaitement compris et expliqué — se pose dans des conditions tout à fait particulières.

Nous vivons, en effet, une période d'urbanisation intensive au cours de laquelle toutes les structures traditionnelles urbaines sont profondément bouleversées. On constate que les surfaces des villes croissent plus vite en une seule génération qu'elles ne l'avaient fait en plusieurs siècles.

Il est donc évident que la nature des transports qui seront offerts aux usagers de nos futures cités réagira directement sur la structure des villes et sur la nature de la vie qu'elle permettra d'y mener.

Deux groupes de questions intéressent les usagers.

Comment peuvent-ils être transportés et à quel prix peuvent-ils être transportés ?

Poser cette question c'est poser, bien sûr, et personne ne s'y est mépris ici, le problème de la circulation à Paris et dans la région parisienne.

Quelle est actuellement la situation ? Chacun de vous la connaît, je la rappelle brièvement.

A l'heure de pointe, dans Paris, 70.000 voitures transportent 100.000 personnes. A cette même heure de pointe, 600.000 usagers sont admis sur les quais du métro et 100.000 circulent en autobus. Quant aux usagers qui résident en banlieue et qui ne travaillent pas à proximité immédiate de leur domicile, 88 p. 100 utilisent les transports en commun.

Or personne n'est satisfait de la situation actuelle, ni les utilisateurs des transports en commun, ni les occupants des voitures particulières.

Les automobilistes, plus nombreux chaque année, font l'expérience d'embouteillages, hélas ! de plus en plus fréquents.

Quant aux usagers des transports en commun, métro, autobus ou même trains de banlieue de la S. N. C. F., ils subissent souvent des attentes prolongées dans les gares ou sur les quais ; ils s'entassent dans des voitures à raison parfois, aux heures de pointe, de dix par mètre carré, et ce en dépit de l'augmentation de la fréquence des trains et du nombre des voitures.

Les usagers des autobus désertent de plus en plus ceux-ci à cause de l'irrégularité, de la fréquence insuffisante, de la vitesse commerciale de plus en plus faible et des délais d'attente anormaux.

La vitesse moyenne des autobus ne cesse de décroître. Elle diminue, à Paris, de plus de 2 p. 100 par an. Elle était de 14 kilomètres à l'heure en 1952, en 1966 elle n'était plus que de 10 kilomètres à l'heure.

Ne pas tenter d'apporter le moindre remède à la situation actuelle serait se condamner à accroître le mécontentement de la population, plus spécialement peut-être des automobilistes.

Rien ne serait pire dans ce domaine que de ne vouloir rien faire.

Il y a des solutions. Il n'y a certes pas de solution miracle car, si elle existait, je suis persuadé qu'elle aurait déjà été trouvée. Mais il y a un ensemble de solutions entre lesquelles il importe de réaliser un certain équilibre, un certain dosage.

L'urbanisme doit d'abord veiller à maintenir une indispensable cohérence entre la densité d'emplois et d'habitations d'un côté et les moyens de transports disponibles de l'autre. L'étalement et l'aménagement des horaires peuvent également permettre une légère atténuation — oh ! très légère — des phénomènes de pointe.

Des infrastructures routières adéquates doivent être offertes aux usagers qui doivent nécessairement utiliser leur voiture pour des motifs professionnels ou en raison de la distance qui sépare leur lieu de résidence de l'endroit où ils travaillent.

Mais ni de tels travaux, ni de telles mesures, ni les règles d'urbanisme ne sauraient, à eux seuls, résoudre pour autant l'ensemble des problèmes posés.

Les auteurs du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne l'avaient d'ailleurs parfaitement compris. On lit, en effet, dans le rapport de présentation établi pour le conseil d'administration du district de la région de Paris : « Si l'on voulait, par exemple, permettre à toutes les personnes qui vont travailler à Paris de s'y rendre en voitures, il faudrait construire une cinquantaine d'autoroutes à quatre voies dans chaque sens. Les parcs de stationnement nécessaires couvriraient l'équivalent d'une ceinture continue de cinq cent mètres de large autour de Paris ».

C'est dire la difficulté du problème à résoudre.

Certes, les parcs de stationnement aménagés à la périphérie de la capitale et au voisinage des gares de banlieue doivent permettre une utilisation des modes de transport successifs dans les meilleures conditions. Parallèlement, les réseaux ferrés du métropolitain et de la S. N. C. F. doivent être étendus, leur exploitation améliorée. Enfin, les autobus qui transportent dans Paris autant d'usagers que l'ensemble des voitures particulières, et entre la banlieue et Paris autant que la S. N. C. F., doivent pouvoir continuer à remplir convenablement leur rôle.

Mais le vrai problème, c'est que toutes ces solutions doivent être mises en œuvre en même temps, aucune n'étant à elle seule je le répète, capable de répondre aux légitimes exigences des usagers.

Quoi qu'il en soit il faut insister sur l'effort considérable qui a été déjà accompli, sans pour autant négliger un seul instant l'importance de celui qui reste à accomplir, en ce qui concerne les investissements de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. banlieue, d'une part, et les conditions de circulation des autobus, d'autre part.

C'est dans la mesure où nous pourrions encore, ainsi d'ailleurs que le traduit le budget qui vous est soumis, réunir ces deux conditions — intensifier les investissements et améliorer la circulation des autobus dans Paris — que nous créerions des conditions de transport favorables pour l'ensemble de la population de la région parisienne.

Je précise à cet égard — contrairement peut-être au sentiment de M. Frédéric-Dupont, qui m'a accusé d'être en quelque sorte le tortionnaire des automobilistes, alors que je suis moi-même un automobiliste parisien et provincial parfois — que la plupart des mesures auxquelles il a été fait allusion dans certains journaux relèvent de l'affabulation. Un conseil interministériel étudiera ces problèmes très prochainement, le souci du Gouvernement étant, je le répète, de rechercher sans tarder des solutions concrètes.

Ce souci se traduit d'ailleurs, je l'ai dit, par l'accroissement des investissements inscrits au budget de 1968 au bénéfice des transports urbains.

Les crédits que la R. A. T. P. est autorisée à dépenser passeront de 605 millions en 1967 à 878 millions en 1968, dont 470 seront affectés à la poursuite des travaux du réseau express régional.

Je précise à ce sujet que, selon les prévisions actuelles, la mise en service de la navette Défense-Etoile et de la branche Est est prévue pour la fin de 1969, celle de la branche Ouest pour la fin de 1970.

La ligne 3 de la R. A. T. P. est en cours de prolongement de Gambetta à Bagnolet, où elle desservira le parc de stationnement et la gare d'autobus construits au raccordement de l'antenne de Bagnolet sur le boulevard périphérique.

La ligne 8 va être prolongée de Charenton-Ecoles au carrefour de l'Echat, à Créteil.

La ligne 13 est en cours de prolongement jusqu'à Saint-Augustin.

Enfin se poursuit le débranchement de la ligne du Pré-Saint-Gervais afin de renforcer le service sur la porte de la Villette.

Sur la ligne de Sceaux, les fréquences ont été accrues et un nouveau matériel va être mis en service. Les quais sont en cours d'allongement.

En 1968, la S. N. C. F. dépensera sur ses lignes de banlieue, 174 millions pour assurer notamment l'électrification des lignes Creil—Pontoise, Saint-Denis—Pontoise, Epinay—Persan-Baumont, la mise en souterrain de la gare d'Austerlitz, la construction de blocs automatiques et l'acquisition de matériel roulant.

Au total, c'est donc une somme de plus d'un milliard de francs qui sera investie en 1968 pour les transports en commun.

Globalement, on peut dire que les dépenses consenties auront presque doublé entre 1966 et 1968.

Mais cela ne suffit pas, nous en sommes conscients, encore que ce soit indispensable.

En effet, parmi toutes les mesures envisagées, certaines sont indispensables à l'équilibre général du réseau de transports en commun de la région parisienne. Ce sont celles qui concernent les autobus.

Un réseau d'autobus fréquents, et à régularité soutenue, est le complément indispensable des transports par voie ferrée. De plus, la capacité du réseau d'autobus est infiniment plus élastique que celle du réseau ferré, les investissements sont moins coûteux, l'efficacité est immédiate.

Si j'en crois les témoignages que j'ai reçus, l'opinion, dans sa grande majorité, est consciente de la nécessité de disposer de transports de surface adaptés à ses légitimes exigences.

Voilà ce que je pouvais dire sur les problèmes soulevés par la circulation parisienne.

En ce qui concerne le stationnement, je rappelle que les mesures qui ont été prises au mois d'octobre ont abouti à supprimer 1.700 places le long des voies, tandis que, dans les deux dernières années, 2.000 places nouvelles étaient mises à la disposition des usagers dans des parcs de stationnement, et que ceux qui sont en cours d'aménagement permettront de disposer de 7.600 emplacements nouveaux, dont 2.500 avant à la fin de la présente année.

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** Puis-je vous interrompre, monsieur le ministre ?

**M. le ministre des transports.** Volontiers.

**M. le président.** La parole est à M. Frédéric-Dupont, avec l'autorisation de M. le ministre.

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** Il convient d'ajouter que, pendant les deux précédentes années, 17.000 places de stationnement avaient été supprimées par l'ancien préfet de Paris, tandis qu'on ne mettait à la disposition des automobilistes que 1.700 places nouvelles. Le rapprochement des chiffres est éloquent : 17.000 d'un côté, 1.700 de l'autre. On peut encore circuler dans Paris, mais on ne peut plus y stationner !

**M. le ministre des transports.** Le problème du stationnement sera réglé à son heure. Il est important, mais il doit être envisagé dans le cadre des mesures que le Gouvernement se propose de prendre.

Tous les éléments que je viens de rappeler et tous les efforts qui sont faits par le Gouvernement prouvent à l'évidence que pendant plusieurs années encore, des efforts identiques, ou peut-être même plus importants, devront être consentis.

Je voudrais maintenant, sans quitter le domaine des transports urbains, examiner le problème des tarifs, qui préoccupe à la fois l'opinion et l'Assemblée nationale.

Les prix et les conditions de financement des transports en commun dans la région parisienne soulèvent des problèmes délicats, dont le Gouvernement ne méconnaît pas les répercussions.

Au mois de juillet dernier, nous avons donc été conduits à décider, sur la proposition du syndicat des transports parisiens, qui a l'initiative en la matière, une hausse de 60 p. 100 des tarifs de la R. A. T. P. et de 30 p. 100 en moyenne, des tarifs des lignes de banlieue de la S. N. C. F.

Une telle décision était malheureusement inévitable.

On a rappelé, et c'est vrai, que depuis 1960 les tarifs de la R. A. T. P. n'avaient subi aucune majoration. Or les recettes de la R. A. T. P. en provenance des usagers couvraient à peine 50 p. 100 des dépenses d'exploitation de la R. A. T. P. Par conséquent, un effort de redressement s'imposait d'autant plus que, dans le temps même où ces tarifs étaient bloqués, l'Etat et les collectivités locales devaient accroître leur contribution en faveur de la R. A. T. P.

Je précise à cet égard qu'en 1966 l'Etat a versé à la R. A. T. P. une somme de 530 millions et que les collectivités locales, de leur côté, ont versé 224 millions, ce qui n'est pas négligeable.

J'ajoute que les tarifs pratiqués avant la récente augmentation étaient moins élevés que ceux de la plupart des grandes villes de province et des capitales étrangères. D'autre part, les experts insistaient sur la nécessité de les ajuster aux prix de revient.

C'est pour ces raisons que le Gouvernement a été conduit à prendre cette décision, si regrettable fût-elle à certains égards, et j'en suis parfaitement conscient.

En même temps qu'était décidée la majoration des tarifs intervenait une modification des structures tarifaires.

Cette modification avait pour objet, d'abord de simplifier la tarification afin de permettre une automatisation plus aisée des opérations de distribution et de contrôle des titres de transport, ensuite d'avantager les usagers les plus défavorisés, c'est-à-dire ceux qui effectuent les trajets les plus longs.

En effet — aucun orateur ne l'a d'ailleurs contesté — cette modification de structure des tarifs a permis aux usagers des transports en commun qui accomplissent les trajets les plus longs de ne pas subir la répercussion sur le prix de leur billet de la hausse telle qu'elle avait été décidée. Par voie de conséquence, les usagers appelés à effectuer des trajets plus courts ont été pénalisés par cette mesure.

Cependant, on ne peut pas dire que cette décision n'a pas eu de répercussion sur la contribution que l'Etat et les collectivités locales versent à la R. A. T. P. Si la hausse des tarifs n'était pas intervenue dans les conditions où elle s'est produite, la contribution totale de l'Etat aurait, en 1968, atteint 750 millions, alors qu'elle sera de 443 millions, par conséquent en diminution sur celle de 1966 ; celle des collectivités locales se serait élevée à 312 millions, alors qu'elle sera de 187 millions en 1968.

Telles sont donc les raisons pour lesquelles le Gouvernement a été conduit à prendre cette décision.

A la commission de la production et des échanges, un commissaire m'a demandé si une nouvelle majoration de la même importance interviendrait en 1968. Personne ne sera sans doute surpris d'apprendre que je lui ai répondu — et je le confirme devant l'Assemblée — que cela n'était nullement envisagé par le Gouvernement.

Je ne voudrais pas en terminer avec les transports urbains évoquer le problème de la desserte d'Orly. Je ne le ferai que sommairement, me réservant de traiter plus largement de cette question lors d'une réponse à une question orale récemment déposée sur ce sujet.

La desserte routière de l'aéroport d'Orly, pourra sans doute être améliorée, des études ont été faites sur ce point, grâce au doublement de l'autoroute du Sud entre Paris et l'embranchement d'Orly.

Certes, ce projet n'est pas inscrit au V<sup>e</sup> Plan. C'est exact. Mais des études sont actuellement en cours pour que ce projet soit ajouté à des projets déjà programmés. Il paraît indispensible, en effet, d'aménager au plus tôt cette desserte routière qui permettra des liaisons plus faciles entre la capitale et Orly.

Le problème de la desserte ferroviaire d'Orly est singulièrement plus compliqué. De nombreuses études ont été faites, mais aucune n'a paru très satisfaisante.

Il est frappant de constater, et M. Frédéric-Dupont, qui voyage beaucoup, l'aura certainement remarqué, qu'un grand nombre de pays qui ont organisé une desserte ferroviaire entre leur capitale et l'aérodrome le plus proche se sont très vite aperçus que ce moyen de transport n'était pas rentable, parce que peu fréquenté. C'est le cas, par exemple, du métro aérien reliant Tokyo à l'aéroport d'Anéda, ou de la ligne de chemin de fer joignant Bruxelles à l'aéroport le plus proche.

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre de nouveau ?

**M. le ministre des transports.** Volontiers.

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

**M. Edouard Frédéric-Dupont.** En réalité, monsieur le ministre, les Japonais, dans un but de propagande, ont simultanément construit une voie ferrée et une autoroute pour relier l'aérodrome et le centre de Tokyo. Il est certain que la concurrence de l'autoroute diminue considérablement l'intérêt de la voie ferrée.

Il n'en est pas moins vrai que tous les pays du monde estiment nécessaire de relier rapidement le centre de leurs cités avec leurs aérodromes. Les Américains utilisent l'hélicoptère. Et vous savez que, dans le choix d'une capitale pour l'Europe, la proximité de l'aérodrome et la facilité de ses relations avec le centre de la ville ont été considérés comme des éléments essentiels. C'est dire l'importance des liaisons entre l'aérodrome et le centre des cités.

**M. le ministre des transports.** Il n'est pas question de méconnaître l'importance de cette liaison, mais comme je vous l'ai indiqué tout à l'heure, nous aurons la possibilité de nous expliquer très complètement sur cette question de la liaison ferroviaire entre la gare d'Orsay et Orly lorsque viendra la question orale que vous m'avez posée.

Mesdames, messieurs, je voudrais maintenant, très brièvement car je ne voudrais pas lasser votre patience, vous dire quelques mots de la politique européenne commune des transports. Il me semble difficile, dans une discussion sur le budget du ministère des transports, de ne pas l'évoquer devant vous, fût-ce sommairement, me tenant d'ailleurs à votre disposition pour m'en expliquer plus longuement si vous le jugez nécessaire.

La politique commune des transports, telle qu'elle s'est déroulée depuis deux ou trois ans, est assez décevante. L'Assemblée se souvient qu'au mois de juin 1965, un de mes prédécesseurs, M. Marc Jacquet, avait pris l'initiative de proposer à Bruxelles un certain nombre de mesures qui avaient fait naître des espoirs tout à fait légitimes ; ce qui s'est passé par la suite n'a pas répondu à ces espoirs. Si bien que le 20 octobre 1966, M. Pissani, ministre de l'équipement, reprenant le problème là où les Six l'avaient abandonné un an plus tôt, présentait à son tour un certain nombre de suggestions s'inspirant d'ailleurs largement de celles de M. Marc Jacquet et suggérant un certain nombre d'orientations qui ont été retenues par le conseil des ministres et que je vais très rapidement passer en revue.

Il s'agissait d'abord de faire décider que serait instauré un système tarifaire progressivement généralisé fondé tantôt sur des tarifs à fourchettes obligatoires tantôt sur des tarifs dits de « référence », c'est-à-dire libres, mais assortis d'une publicité des prix pratiqués.

Il était envisagé aussi de mener une action relative à l'accès à la profession de transporteur ainsi qu'une action concernant le contrôle de la capacité, tant pour les transports par route que pour les transports par voie navigable.

Le conseil des ministres décidait également de procéder à l'adoption de mesures tendant à harmoniser les conditions de concurrence aussi bien sur le plan fiscal que sur le plan social. Il décidait encore, l'Assemblée s'en souvient certainement, de mettre à l'étude le problème de l'imputation des charges d'infrastructure. Enfin, il prescrivait aux six gouvernements des pays membres de mettre en équilibre les comptes des entreprises de chemins de fer, sous réserve, bien entendu, de la compensation des obligations de service public.

Où en sommes-nous aujourd'hui ?

En ce qui concerne l'harmonisation des conditions de concurrence, trois règlements relatifs aux ententes, aux aides et à l'harmonisation des législations sociales ont été étudiés et seront soumis à l'appréciation du prochain conseil de ministres qui doit se tenir dans le courant du mois de décembre à Bruxelles. Je forme le vœu qu'à ce moment-là, outre l'approbation qu'il conviendra de donner aux règlements qui nous seront proposés, nous nous efforcions les uns et les autres, de bonne foi, de franchir une nouvelle étape destinée à faire avancer les Six pays dans la voie qui doit les amener à définir et à établir les règles d'une politique commune des transports.

Les difficultés rencontrées peuvent s'expliquer par le fait que si le traité de Rome a bien prévu, dans ses articles 75 et suivants, qu'une politique commune des transports devait être élaborée, ses auteurs n'ont pu, et pour cause, définir par avance les modalités d'une politique commune des transports. La matière est tellement complexe, et soumise à une telle évolution, qu'il eût été très difficile aux auteurs du traité de Rome de commencer à légiférer sur les problèmes posés par l'adoption d'une politique commune des transports.

**M. Jeannil Dumortier.** Monsieur le ministre, voulez-vous, à mon tour, me permettre de vous interrompre ?

**M. le ministre des transports.** Volontiers.

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

**M. Jeannil Dumortier.** Je vous remercie, monsieur le ministre, de me permettre de dire quelques mots.

Lorsque nous avons abordé la partie « transports » du traité de Rome, j'avais été amené à procéder à une sorte d'enquête sur la façon dont les différents organismes internationaux de transport, qu'il s'agisse des chemins de fer, des routiers, de la marine, la considéraient dans le cadre du traité à intervenir. J'avais rencontré deux conceptions : selon la première, le transport était considéré comme une industrie autonome à cause de la masse des investissements qu'il représentait ; dans la seconde, il était considéré comme un moyen, comme un service à la disposition des autres industries. J'avais conclu, avec la commission dite des trois T à une approche absolument pragmatique du problème.

J'ai eu la satisfaction de constater qu'au cours des années, c'est bien cette méthode qui a été employée, autrement dit qu'il ne fallait pas prévoir à l'avance, établir une réglementation préliminaire utopique, mais plutôt aborder les problèmes les uns après les autres.

Monsieur le ministre, je voudrais maintenant profiter de cette interruption que vous avez bien voulu autoriser, pour revenir sur un propos que vous avez tenu tout à l'heure en jouant un peu sur les mots « Marché commun » et « économie de marché ».

Je sais ce qu'est la puissance américaine et ce que représente l'*american way of life*, mais je sais aussi que cette puissance, que ce niveau de vie américain que nous pouvons envier ne sont pas simplement le fruit d'une économie de marché. D'abord, ils sont une conséquence historique des guerres passées, mais aussi ils sont le résultat d'un certain néo-colonialisme.

Au moment où j'ai approuvé le traité de Rome et où j'ai affirmé, comme je l'affirme encore maintenant, ma foi dans l'Europe, ce n'est pas dans une Europe capitaliste et libérale que je plaçais ma foi, mais dans une Europe juste, dans une Europe, permettez-moi de le dire, socialiste.

Je disais tout à l'heure que l'économie de marché était une variante allotropique du libéralisme économique. En réalité, je crois que ce sont là des mots quelque peu dépassés. Nous sommes dans l'ère des organisations. Si cette Europe veut être libérale, elle sera organisatrice. Pour ma part, je préfère qu'elle soit socialiste et organisatrice.

**M. le ministre des transports.** Je ne suis pas surpris par les propos que vous venez de tenir, monsieur le député. Mais à cette heure tardive, permettez-moi de ne pas engager avec vous un débat philosophico-économique.

Je tirerai simplement de votre observation la conclusion qu'en ce qui concerne plus spécialement la politique européenne commune des transports, il nous importe maintenant d'essayer de dégeler quelque peu cet aspect du problème et, avec nos partenaires du Marché commun, d'aborder une nouvelle étape qui doit nous mener, je pense, à des réalisations qui, à cet égard, seront positives et pourront profiter à l'économie des six pays. Il serait d'ailleurs inconcevable que l'on édite un Marché commun qui engloberait l'ensemble des secteurs de l'activité économique sans que celui des transports soit couvert à son tour par des règles qu'il importe de fixer et d'appliquer. Ce sera là l'œuvre, non seulement des prochains mois mais, je le crains et je le crois, des prochaines années. J'ai le sentiment qu'il sera aussi difficile de mettre en œuvre une politique commune des transports qu'il a été long et difficile d'élaborer la politique agricole commune.

M. Schaff m'a posé une question concernant l'aérotrain. J'indique à l'Assemblée que les études se poursuivent normalement et que les premiers marchés relatifs à la construction d'une ligne expérimentale de 18 kilomètres de long dans la région d'Orléans vont être prochainement passés. C'est seulement à partir du moment où sera réalisé ce tronçon qu'il nous sera possible de mieux juger des possibilités techniques et surtout économiques de ce nouveau moyen de transport sur lequel, disons-le en toute modestie, nous n'avons pas encore beaucoup de lumières.

Mesdames, messieurs, en vous priant de m'excuser d'avoir été si long, je voudrais en terminant vous dire tout l'intérêt qu'il convient d'attacher à la création très prochaine d'un institut de recherche des transports.

J'avais effectivement, il y a quelques semaines, proposé à M. le Premier ministre de décider la création d'un tel institut et il a bien voulu me suivre. Les textes organiques sont en voie de préparation et j'espère qu'au début de l'année prochaine — nous n'en sommes pas très éloignés — j'aurai l'honneur et la joie de mettre en place cette nouvelle institution. Elle aura pour mission, chacun en comprendra tout l'intérêt, d'effectuer ou de faire effectuer des recherches dans les domaines technique et économique de façon à éclairer les pouvoirs publics et l'opinion publique sur les grandes orientations de l'avenir en matière de transports.

Je répète qu'en ce qui me concerne, j'attache une grande importance à cet organisme, dont j'attends beaucoup, parce qu'il va venir s'insérer dans un domaine où s'effectuent des recherches qui donnent souvent l'impression d'être dispersées et fragmentaires et par conséquent ne nous permettant pas de prendre une vue globale de l'ensemble des problèmes.

Il nous est apparu que l'évolution qui se produit dans le monde des transports nécessitait l'existence d'un tel établissement. Je suis persuadé qu'il sera non seulement un outil extrêmement précieux entre les mains du Gouvernement, mais qu'il permettra également de mieux éclairer l'opinion publique. On peut donc fort bien augurer de l'avenir de cet établissement.

Mesdames, messieurs, en conclusion, je vous demande de bien vouloir adopter le budget qui vous est aujourd'hui proposé. Il ne comble pas tous les espoirs ni toutes les ambitions ; mais tel qu'il se présente, il doit nous permettre, au cours de l'année 1968, de faire face à l'immensité des tâches qui sont les nôtres dans ce domaine des transports si vivant et si capital pour notre économie. (*Applaudissements sur les bancs de l'union démocratique pour la V<sup>e</sup> République et des républicains indépendants.*)

**M. le président.** J'appelle maintenant les crédits du ministère des transports (I. — Transports terrestres).

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances.

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Monsieur le ministre, j'ai écouté avec beaucoup d'intérêt votre exposé et dans un certain sens je me réjouis que vous n'ayez pas répondu aux suggestions et aux propositions des rapporteurs : c'est le signe que nos conversations se poursuivront tout au long de l'année à ce sujet.

Toutefois, il est un point sur lequel je voudrais tout de même, étant donné l'insistance qu'y a mis la commission des finances, celle que j'y ai mise moi-même ainsi que celle de beaucoup de nos collègues, obtenir de vous ce soir une réponse, une réponse qui figurera au *Journal officiel* tout comme celle que vous avez tenu à faire dans ce but à la question de M. Schaff.

Il s'agit de l'effort que le Gouvernement entend faire en faveur des personnes âgées, et plus spécialement de toutes celles qui ont été touchées fortement par l'augmentation des tarifs des

transports parisiens. La question est d'importance et je sais que l'Assemblée sera très attentive à la réponse que vous pourrez y faire.

J'aimerais savoir notamment si vous avez l'intention de retenir la suggestion que j'ai faite ou toute autre, la mienne étant une parmi beaucoup d'autres possibles. Je l'ai présentée sous la forme d'une attribution de titres de transports gratuits aux personnes dont le niveau de ressources atteint au plus le minimum de ressources garanti. Je sais que vous pourriez me répondre que cette affaire est du ressort de votre collègue M. le ministre des affaires sociales. Néanmoins, je pense qu'une telle décision ne peut être prise que sur votre proposition, c'est pourquoi j'attache beaucoup d'importance, comme l'Assemblée, à connaître votre opinion à ce sujet.

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

**M. le ministre des transports.** L'Assemblée et le rapporteur spécial de la commission des finances voudront bien m'excuser de ne pas avoir répondu à cette question alors que j'ai traité moi-même d'une manière peut-être un peu longue le problème de la hausse des tarifs des transports de la région parisienne.

Vous avez bien voulu souligner, monsieur le rapporteur, d'autres orateurs l'ont fait avec vous, que, depuis lors, le Gouvernement avait pris une mesure en faveur des jeunes gens âgés de 11 à 14 ans, fréquentant un établissement de l'enseignement secondaire. C'était conforme à la fois à la justice et à la logique.

En ce qui concerne les personnes âgées, croyez bien que leur situation n'a pas échappé au Gouvernement. Le ministre des transports a demandé que soient mises à l'étude des mesures susceptibles d'intervenir en leur faveur.

Sur le plan social, la question ne présente évidemment aucune difficulté. En revanche, sur le plan technique, elle est plus compliquée que je ne le croyais lorsque je l'ai abordée. Nous sommes en train de rechercher avec la direction de la R. A. T. P. quelles seraient les modalités qui pourraient satisfaire le mieux cette catégorie des plus intéressantes de la population.

Voilà la réponse que je puis faire ce soir. Je comprends que l'Assemblée tout entière s'en soit préoccupée.

**M. Henry Rey.** Je demande la parole.

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

**M. Henry Rey.** Monsieur le ministre, je m'excuse de retarder encore de quelques instants le vote de votre budget, mais j'aimerais obtenir de vous une précision.

Il s'agit de l'augmentation des tarifs des transports routiers qui pourrait intervenir le 1<sup>er</sup> janvier prochain, date à laquelle la taxe sur la valeur ajoutée leur sera appliquée.

Pouvez-vous nous donner l'assurance que cette augmentation interviendra effectivement ?

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

**M. le ministre des transports.** Etant à la disposition de l'Assemblée, j'éprouve toujours un très vif plaisir à répondre aux questions qui me sont posées par l'un ou l'autre de ses membres.

Le problème de la hausse des tarifs des transports routiers s'est posé effectivement au cours de cet été et même un peu avant, au moment où le Gouvernement a décidé la hausse des tarifs des transports voyageurs et marchandises de la S. N. C. F. et des tarifs des transports parisiens.

Avant qu'une position ne soit prise au sujet de la hausse des tarifs des transports routiers, il a paru qu'il devait être procédé à un certain nombre d'études. Elles sont aujourd'hui terminées et je suis en mesure de vous dire que, personnellement, là encore, je proposerai au Gouvernement qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier prochain les transporteurs routiers puissent à leur tour bénéficier d'une majoration de leurs tarifs, ce qui, si je suis bien informé, ne leur a pas été accordé depuis 7 mois de mai 1965, alors que, dans l'intervalle et au moins à deux reprises, sont intervenues des hausses de tarifs en faveur de la S. N. C. F. et de la navigation fluviale.

Je crois pouvoir donner l'assurance à M. Henry Rey et à l'Assemblée nationale tout entière qu'une décision positive sera prise à cet égard dans les conditions que je viens d'indiquer.

**M. Henry Rey.** Je vous remercie, monsieur le ministre.

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Je demande la parole.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur spécial.

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Je remercie M. le ministre de cette déclaration.

J'ose ajouter que cette mesure aura un heureux effet de coordination que je me plais à souligner.

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

Je mets aux voix le titre III de l'état B concernant le ministère des transports (I. Transports terrestres), au chiffre de 376.000 francs.

**M. Edouard Carlier.** Le groupe communiste votera contre l'ensemble des crédits.

(Ce titre, mis aux voix, est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix le titre IV de l'état B concernant le ministère des transports (I. Transports terrestres), au chiffre de 257.518.400 francs.

(Ce titre, mis aux voix, est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des transports (I. Transports terrestres), les autorisations de programme au chiffre de 1 million de francs.

(Les autorisations de programme, mises aux voix, sont adoptées.)

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre V de l'état C concernant le ministère des transports (I. Transports terrestres), les crédits de paiement au chiffre de 700.000 francs.

(Les crédits de paiement, mis aux voix, sont adoptés.)

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère des transports (I. Transports terrestres), les autorisations de programme au chiffre de 166 millions de francs.

(Les autorisations de programme, mises aux voix, sont adoptées.)

**M. le président.** Je mets aux voix, pour le titre VI de l'état C concernant le ministère des transports (I. Transports terrestres), les crédits de paiement au chiffre de 12.600.000 francs.

(Les crédits de paiement, mis aux voix, sont adoptés.)

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

La suite de la discussion budgétaire est renvoyée à la prochaine séance.

— 2 —

#### REMPLACEMENT D'UN MEMBRE D'UNE COMMISSION SPECIALE

**M. le président.** J'informe l'Assemblée que le groupe de l'union démocratique pour la V<sup>e</sup> République a désigné M. de Poulpique pour remplacer M. Sabatier, dans la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi relatif aux impôts directs locaux et à la mise en œuvre de l'ordonnance n° 59-108 du 7 janvier 1959.

Cette candidature a été affichée le 27 octobre 1967, à vingt heures.

Elle sera considérée comme ratifiée par l'Assemblée si aucune opposition signée de trente députés au moins n'a été déposée dans le délai d'un jour franc après cet affichage.

— 3 —

#### ORDRE DU JOUR

**M. le président.** Jeudi 2 novembre, à quinze heures, première séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1968, n° 426. (Rapport n° 455 de Philippe Rivain, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan).

Services du Premier ministre (suite) :

Annexe n° 21. — M. Poirier, rapporteur spécial.

Section I (suite). — Services généraux :

Recherche scientifique atomique et spatiale (avis n° 456 de M. Herzog, au nom de la commission de la production et des échanges).

Recherche scientifique (avis n° 459 de M. Bourgoïn, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Promotion sociale (avis n° 459 de M. Berger, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

Section III. — Journaux officiels.

Section IV. — Secrétariat général à la défense nationale.

Section VI. — Groupement des contrôles radio-électriques.

Section VII. — Conseil économique et social.

## Départements d'outre-mer :

Annexe n° 9. — M. de Rocca Serra, rapporteur spécial ; avis n° 456 de M. Renouard, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 467 de M. Sablé, 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 de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée le samedi 28 octobre, à zéro heure quinze minutes.)

Le Chef du service du compte rendu sténographique de l'Assemblée nationale,

VINCENT DELBECCHI.

Remplacement, par suite de vacance, d'un membre de la commission spéciale chargée d'examiner le projet de loi (n° 374) relatif aux impôts directs locaux et à la mise en œuvre de l'ordonnance n° 59-108 du 7 janvier 1959.

(Application de l'article 34, alinéa 3, du règlement.)

Le groupe de l'union démocratique pour la V<sup>e</sup> République présente la candidature de M. de Poulpiquet pour remplacer M. Sabatier.

Cette candidature a été affichée le 27 octobre 1967, à vingt heures. Elle sera considérée comme ratifiée si aucune opposition, signée de trente députés au moins, n'a été déposée au secrétariat général de la présidence dans le délai d'un jour franc suivant cet affichage.

## QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE

(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

## QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

4521. — 27 octobre 1967. — M. Boscary-Monsservin expose à M. le ministre des affaires étrangères que l'Europe des Six a institué, parce que cela apparaissait absolument nécessaire à la survie et à l'expansion de l'agriculture européenne et notamment à l'agriculture française, d'une part, une protection aux frontières européennes concrétisée essentiellement par « le prélèvement » ; d'autre part, une harmonisation permettant d'éviter les distorsions de concurrence et de rechercher une compétitivité accrue. Dans le cadre des six, il est déjà difficile d'appliquer la politique agricole commune ainsi conçue. Il lui demande si le Gouvernement français apprécie à leur juste valeur les risques pour l'agriculture européenne et l'agriculture française que représente l'entrée dans le Marché commun de la Grande-Bretagne dont la politique a été depuis toujours celle du libre échange le plus absolu en matière de produits agricoles.

4535. — 27 octobre 1967. — M. Notebart attire l'attention de M. le ministre des affaires étrangères sur les récents événements militaires survenus au Moyen-Orient. Il lui demande : 1° s'il ne considère pas, alors que le Gouvernement français pratique l'embargo sur les livraisons d'armement à destination d'Israël, que la politique pratiquée par l'Union soviétique consistant à fournir des matériels de tous ordres en particulier à l'Égypte, crée une situation grave entravant le rétablissement de la paix dans cette région du Moyen-Orient ; 2° si, dans ces conditions, et compte tenu des accords passés avec l'État d'Israël, le Gouvernement français n'envisage pas de modifier sa position ; 3° compte tenu des risques graves que pourrait faire courir à la paix du monde et pour l'État d'Israël une nouvelle agression, quelles mesures il entend prendre pour garantir la paix.

## QUESTION ORALE SANS DEBAT

4527. — 27 octobre 1967. — Mme Prin attire l'attention de M. le ministre de l'Industrie sur la situation critique de l'usine Finalens, Douvrin (Pas-de-Calais) pour laquelle un projet de modernisation est envisagé et dont la réalisation va provoquer le licenciement de la moitié du personnel soit 430 agents pour un effectif actuel de 860 dont 40 ingénieurs et cadres. Si ce projet ne se réalise pas, faute de crédits, la situation du personnel sera encore plus difficile car la direction a envisagé de prendre dans l'immédiat les mesures suivantes : licenciements, mutations, mises à la retraite anticipée et chômage partiel. Il est difficile d'admettre qu'une usine aussi importante que celle de Finalens tant du point de vue des effectifs que de la production et située dans la zone industrielle Douvrin-Billy-Besclau choisie par les pouvoirs publics pour l'implantation d'industries nouvelles, puisse voir son avenir compromis avant même la naissance de cette zone. Elle lui demande quelles mesures d'urgence il compte prendre pour assurer la garantie de l'emploi à ces travailleurs.

## QUESTIONS ECRITES

Article 138 du règlement :

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

« Les réponses des ministres doivent être publiées dans le mois suivant la publication des questions. Ce délai ne comporte aucune interruption. Dans ce délai, les ministres ont toutefois la faculté soit de déclarer par écrit que l'intérêt public ne leur permet pas de répondre, soit, à titre exceptionnel, de demander, pour rassembler les éléments de leur réponse, un délai supplémentaire, qui ne peut excéder un mois. Lorsqu'une question écrite n'a pas obtenu de réponse dans les délais susvisés, son auteur est invité par le président de l'Assemblée à lui faire connaître s'il entend ou non la convertir en question orale. Dans la négative, le ministre compétent dispose d'un délai supplémentaire d'un mois. »

4499. — 27 octobre 1967. — M. Balanca appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement et du logement sur la répartition des charges locatives dans le cas particulier d'immeubles comportant à la fois des locaux à usage commercial et des locaux d'habitation. Il lui expose, en effet, qu'aux termes de l'article 38 de la loi du 1<sup>er</sup> septembre 1948 « la répartition des charges sera faite au prorata du loyer payé par chaque locataire ou occupant... ». Certains propriétaires d'immeubles à double vocation effectuent, cependant, la répartition des charges locatives (consommation d'eau, électricité, produits d'entretien, taxes de déversement à l'égout, de balayage, d'enlèvement des ordures ménagères), au prorata des mètres carrés des locaux occupés, ce qui paraît plus conforme à la logique. Mais une telle répartition ayant récemment fait l'objet d'une procédure, aux termes de laquelle le principe retenu a été celui de la répartition au prorata du prix des loyers, il lui fait remarquer que, d'une part, les prix des loyers commerciaux sont beaucoup plus élevés que ceux des locaux d'habitation soumis à la loi du 1<sup>er</sup> septembre 1948 et que, d'autre part, les loyers payés par les nouveaux locataires avec bail de six ans sont libres (article 6 de la loi n° 64-1278 du 23 décembre 1964 et décret n° 64-1365 du 30 décembre 1964 pris pour son application), donc très supérieurs aux loyers de locaux d'immeubles soumis aux dispositions de la loi du 1<sup>er</sup> septembre 1948. En conséquence, il apparaît que la réglementation prévoyant une répartition des charges locatives en fonction du prix des loyers n'est plus adaptée à la politique actuelle tendant à la libération des prix des loyers et crée, par ailleurs, une situation anormale dans le cas des immeubles à double vocation. Il lui demande, en conséquence, s'il ne pourrait envisager une modification des textes en vigueur de telle sorte que la répartition des charges locatives soit effectuée en fonction des mètres carrés des locaux occupés, cette solution semblant mieux répondre à la logique, compte tenu de la diversité des situations pouvant se présenter.

4500. — 27 octobre 1967. — M. Bourgoïn demande à M. le ministre de la justice de lui préciser si la vente, en connaissance de cause, de produits alimentaires avariés, susceptibles de provoquer des intoxications graves, et même mortelles, entre dans le cadre de l'application de l'article 301 du code pénal, lequel qualifie d'empoisonnement « tout attentat à la vie d'une personne par l'effet de substances qui peuvent donner la mort plus ou moins promptement ».

4501. — 27 octobre 1967. — M. Falala rappelle à M. le ministre de l'intérieur que l'article 300 C. G. I. fait obligation aux marchands ambulants de présenter à toute réquisition de certains fonctionnaires, une attestation certifiant qu'ils sont inscrits au registre du commerce, ou travaillent comme employés pour le compte d'une personne inscrite audit registre. A défaut, le marchand ambulant doit produire un récépissé de consignment. L'article 111 bis, de l'annexe 3 du C. G. I. prévoit cependant que ces dispositions ne sont pas applicables aux ambulants vendant « de menus comestibles » en vertu d'une autorisation délivrée par les autorités de police. Par ailleurs, une circulaire en date du 12 novembre 1931 prévoit qu'un récépissé de déclarations de marchands ambulants ne peut être exigé d'un agriculteur ou maraîcher vendant directement sa récolte sur les marchés de la région. Cette circulaire précise en effet, que les intéressés ne font pas acte de commerce au sens des articles 632 et 633 du code de commerce. Des difficultés existant quant à l'application de ce texte dans différentes régions, il lui demande de lui préciser, après accord de son collègue M. le ministre de l'économie et des finances, si, comme il le pense, les cultivateurs, jardiniers et maraîchers vendant les produits de leurs récoltes, sur les marchés des communes autres que celles où ils ont leur domicile, ne sont pas soumis aux obligations résultant de l'article 300 C. G. I.

4502. — 27 octobre 1967. — M. Falala rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances que l'article 300 C. G. I. fait obligation aux marchands ambulants de présenter à toute réquisition de certains fonctionnaires, une attestation certifiant qu'ils sont inscrits au registre du commerce ou travaillent comme employés pour le compte d'une personne inscrite audit registre. A défaut, le marchand ambulant doit produire un récépissé de consignment. L'article 111 bis de l'annexe 3 du C. G. I. prévoit cependant que ces dispositions ne sont pas applicables aux ambulants vendant « de menus comestibles » en vertu d'une autorisation délivrée par les autorités de police. Par ailleurs, une circulaire de M. le ministre de l'intérieur en date du 12 novembre 1931 prévoit qu'un récépissé de déclarations de marchands ambulants ne peut être exigé d'un agriculteur ou maraîcher vendant directement sa récolte sur les marchés de la région. Cette circulaire précise en effet que les intéressés ne font pas acte de commerce au sens des articles 632 et 633 du code de commerce. Des difficultés existant quant à l'application de ce texte dans différentes régions, il lui demande de lui préciser, après accord de M. le ministre de l'intérieur, si comme il le pense, les cultivateurs, jardiniers et maraîchers vendant les produits de leurs récoltes sur les marchés des communes autres que celles où ils ont leur domicile ne sont pas soumis aux obligations résultant de l'article 300 C. G. I.

4503. — 27 octobre 1967. — M. Ponsellé signale à M. le ministre des transports que les accidents de la route comportent des conséquences fréquemment dramatiques lorsqu'ils provoquent des incendies à bord des automobiles. Quelle que soit la promptitude des secours, les efforts déployés pour sauver les occupants de ces véhicules sont souvent voués à l'échec; le conducteur et ses passagers périssent alors dans des conditions d'autant plus horribles que le choc accidentel avait pu initialement ne leur causer que des commotions ou des blessures non mortelles. Le soin apporté à la fabrication des réservoirs de carburant constitue donc, assurément, un impératif déterminant pour la prévention de ce type d'accident. Parmi les quatorze normes de sécurité que le Gouvernement américain envisage d'imposer, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1968, à toutes les voitures construites aux Etats-Unis ou importées de l'étranger, figure d'ailleurs le renforcement du réservoir d'essence pour réduire les dangers d'incendie. Si le mode de fabrication du réservoir revêt, de la sorte, une incontestable importance, l'attention portée à ce point ne peut cependant masquer le rôle qu'est susceptible de jouer dans le déclenchement d'incendies sur les véhicules accidentés, la position respectivement occupée dans les automobiles par le réservoir et par le moteur. Il ne saurait être, a priori, exclu que la contiguïté de ces éléments puisse être éventuellement de nature à favoriser l'éclosion d'un foyer d'incendie à la suite d'un impact violent portant atteinte à l'étanchéité du réservoir. Il lui demande, en conséquence, de lui faire connaître si les statistiques annuellement établies font ressortir ou non l'existence d'une corrélation entre la fréquence des incendies d'automobiles en cas d'accidents et le fait que le réservoir de carburant et le moteur soient installés dans la même partie de la carrosserie. Dans l'affirmative, il souhaiterait connaître les mesures que les pouvoirs publics comptent prendre pour remédier à la gravité des risques que ferait courir aux automobilistes, selon les enseignements tirés des statistiques, cette proximité du moteur et du réservoir, qui se rencontre sur d'assez nombreux modèles de véhicules.

4504. — 27 octobre 1967. — M. Boucheny expose à M. le ministre des armées que les travailleurs de l'Atelier industriel de l'aéronautique de Bordeaux se plaignent à juste titre de la faiblesse des salaires qu'ils perçoivent, et en réclament l'augmentation immédiate. En outre, ces travailleurs entendent rappeler leurs principales revendications qui sont les suivantes: 1<sup>o</sup> application du décret du 22 mai 1951 en vue d'assurer la parité des salaires des ouvriers de l'Etat avec ceux du secteur privé et nationalisé de la région parisienne; 2<sup>o</sup> rétablissement des coefficients hiérarchiques en vigueur avant 1962 pour les ouvriers de l'Etat, et paiement des sommes dues par le Gouvernement. Ces mesures doivent entraîner des augmentations de: 29,5 p. 100 pour la catégorie I, 25,8 p. 100 pour la catégorie II, 23,6 p. 100 pour les catégories III et IV, 17,6 p. 100 pour les catégories V et VI, 19,5 p. 100 pour la catégorie VII; 3<sup>o</sup> l'établissement de la parité de la prime Paris-province; 4<sup>o</sup> la suppression des abattements de zone et d'âge. Il lui demande si le Gouvernement entend prendre les mesures nécessaires pour que soient satisfaites ces revendications légitimes.

4505. — 27 octobre 1967. — M. Leroy expose à M. le ministre des affaires étrangères que depuis dix-sept ans des troupes étrangères essentiellement américaines occupent, sous le couvert de l'O. N. U., la Corée du Sud, transformée de ce fait en base militaire ce qui constitue un facteur permanent de tension entraînant des risques graves de conflit, une raison essentielle du maintien de la division du pays et une ingérence absolument injustifiable dans les affaires intérieures de la nation coréenne. En conséquence, il lui demande quelles initiatives il envisage de prendre pour faire rapporter la décision du Conseil de sécurité de juin 1950, réclamer la dissolution de la commission de l'O. N. U. et obtenir le retrait de Corée du Sud des troupes américaines ainsi que des autres troupes étrangères afin que le peuple sud-coréen puisse enfin disposer librement de son sort, ce qui est la condition de la réunification pacifique du pays.

4506. — 27 octobre 1967. — M. Bilbeau expose à M. le ministre des postes et télécommunications qu'il a été saisi des revendications des cadres A des P. et T., à savoir: 1<sup>o</sup> le relèvement des indices de début de carrière des inspecteurs élèves; 2<sup>o</sup> la normalisation de la classe exceptionnelle des inspecteurs centraux; 3<sup>o</sup> des créations nouvelles d'emploi de chef de division et la revalorisation de l'indice afférent à ce grade; 4<sup>o</sup> l'augmentation du recrutement d'inspecteurs élèves des télécommunications; 5<sup>o</sup> l'avancement de grade dans les mêmes conditions qu'à la direction générale des impôts: inscription d'au moins 85 p. 100 des candidats sur chaque tableau d'avancement, examen de toutes les candidatures et promotion sur place, dans l'année, de tous les candidats inscrits. Il lui demande dans quel délai il entend faire aboutir la révision du statut des cadres A des P. et T.

4507. — 27 octobre 1967. — M. Millet expose à M. le ministre de l'Industrie qu'il a été saisi des revendications des gaziers et électriciens du C. R. T. T. de Nîmes. Celles-ci sont les suivantes: 1<sup>o</sup> que le salaire de base soit porté à 520 francs comme le permet l'application des accords Jeanneney; 2<sup>o</sup> la prise en compte de la prime de productivité pour le calcul des retraites; 3<sup>o</sup> la diminution du temps de travail; 4<sup>o</sup> le reclassement du personnel d'exécution; 5<sup>o</sup> la suppression des abattements de zones. En outre, ces travailleurs exigent que le règlement de la dette de 0,8 p. 100 qui remonte à 1963 serve à la revalorisation des basses et moyennes catégories. Il lui demande si le Gouvernement n'entend pas donner enfin satisfaction à ces légitimes revendications.

4508. — 27 octobre 1967. — M. Jean Moulin demande à M. le ministre des affaires sociales: 1<sup>o</sup> si un organisme de retraite ou d'assurance vieillesse est réellement habilité par la loi à exiger le versement de cotisations de la part d'une société ayant procédé à l'inscription au registre du commerce de la cessation de toute activité et présentant: l'attestation de l'inspection des contributions directes portant radiation de cette société du rôle des patentes; celle de l'inspection des contributions indirectes indiquant que le compte de cette société a été définitivement clôturé; de la caisse centrale d'allocations familiales portant radiation de ses contrôles; d'un enregistrement du greffe du tribunal de commerce prouvant la dissolution de cette société, mise dans l'impossibilité d'obtenir sa radiation pure et simple du registre du commerce du fait de l'existence d'un passif dans sa comptabilité; 2<sup>o</sup> et, dans l'affirmative, ce qu'il compte faire pour mettre une telle société à l'abri de poursuites qui pourraient être considérées comme un abus de droit caractérisé.

4509. — 27 octobre 1967. — M. Labarrère attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur la charge supplémentaire imposée aux communes par le paiement d'indemnités de logement



aux maîtres de C. E. G. Cette charge ne peut qu'augmenter avec la prolongation de la scolarité. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'envisager la prise en charge par l'Etat de cette indemnité de logement prévue pour les maîtres de C. E. G.

4510. — 27 octobre 1967. — **M. Périllier** expose à **M. le ministre des postes et télécommunications** la situation particulièrement délicate du cadre A des télécommunications de son département. Les intéressés se plaignent notamment de l'insuffisance du recrutement des inspecteurs élèves des télécommunications et de la difficulté pour la plupart des inspecteurs d'accéder par la voie du tableau d'avancement au grade d'inspecteur central du fait du manque de vacance d'emplois. Il lui demande s'il n'estimerait pas souhaitable d'offrir un plus grand nombre de places par an au concours d'inspecteur élève des télécommunications et d'aligner les conditions d'avancement des inspecteurs sur celles qui sont en vigueur pour leurs homologues de la direction générale des impôts.

4511. — 27 octobre 1967. — **M. Robert Fabre** demande à **M. le ministre des affaires sociales** de lui préciser : 1<sup>o</sup> quel a été en 1966 le montant des exportations de médicaments et spécialités pharmaceutiques fabriqués dans les laboratoires pharmaceutiques français ; 2<sup>o</sup> quel a été en 1966 le montant des importations de médicaments et spécialités pharmaceutiques fabriqués à l'étranger ; 3<sup>o</sup> quel a été en 1966 le montant des achats et redevances concernant les brevets de médicaments et spécialités d'origine étrangère.

4512. — 27 octobre 1967. — **M. Pierre Bas** expose à **M. le ministre des affaires sociales** que la loi n<sup>o</sup> 66-509 du 12 juillet 1966 relative à l'assurance maladie et l'assurance maternité des travailleurs non salariés des professions non agricoles prévoyait en son article 37 que « les décrets d'application prévus aux différents articles ci-dessus devront être publiés avant le 1<sup>er</sup> janvier 1967 ». Bien que plusieurs décrets d'application de la loi du 12 juillet 1966 aient été publiés, il n'en demeure pas moins que les décrets essentiels, qui doivent déterminer la mise en application des régimes d'assurance obligatoire pour les travailleurs non salariés et les professions non agricoles, n'ont pas encore été publiés. La raison de ce retard tient, en effet, à la procédure selon laquelle les décrets d'application sont pris en Conseil d'Etat après avis du conseil d'administration de la caisse nationale d'assurance maladie et maternité des travailleurs non salariés non agricoles ou d'une commission consultative constituée à cet effet. La consultation de cette commission représentant toutes les professions intéressées a, certes, entraîné un alourdissement de la procédure ; mais du moins l'intervention d'une telle commission, en associant les intéressés à la confection des textes d'application de la réforme, est de nature à leur donner toutes les garanties qu'ils pouvaient souhaiter. Il lui demande cependant à quelle date il compte prendre les décrets d'application de la loi du 12 juillet 1966.

4513. — 27 octobre 1967. — **M. Pierre Bas** expose à **M. le ministre de la justice** que de nombreux magistrats français de l'ancien cadre d'outre-mer et une dizaine de l'ancien cadre métropolitain servent dans les Etats d'Afrique et de Madagascar au titre de la coopération. La situation de ces magistrats est essentiellement précaire puisqu'ils sont à la merci d'un retour en France après un préavis d'un mois (annexe des accords de coopération en matière de personnel relative aux magistrats). Il y aurait dès lors un intérêt certain à ce que les magistrats sachent dès leur départ en position de détachement où ils seront appelés à servir lors de leur retour en France. Pour ceux de leurs collègues qui ont été détachés en Tunisie et au Maroc, l'article 5 de la loi n<sup>o</sup> 57-878 du 2 août 1957 apporte la solution d'une nomination à la suite d'une juridiction française, selon les modalités fixées par le décret n<sup>o</sup> 53-1016 du 16 octobre 1953, étant précisé que s'ils bénéficient d'un avancement, ils feront l'objet d'une nouvelle nomination à la suite. En ce qui concerne les magistrats en service en Algérie après le 1<sup>er</sup> juillet 1962, le décret n<sup>o</sup> 62-780 du 12 juillet 1962 a repris les mêmes dispositions. Rien ne paraît justifier une différence de traitement entre les magistrats en service en Afrique du Nord (Algérie, Tunisie ou Maroc) et ceux qui sont détachés en Afrique noire ou à Madagascar. L'intérêt le plus évident s'attache à l'extension d'une telle mesure à ces derniers, qui pourront dès lors prendre en temps utile toutes dispositions en vue de leur retour en France, notamment quant à la recherche d'un logement, qui constitue toujours un problème angoissant. Au demeurant, le décret n<sup>o</sup> 61-78 du 20 janvier 1961 fixant les modalités d'intégration des magistrats de l'ancien cadre d'outre-mer dans le corps unique de la magistrature française prévoit qu'à l'expiration du détachement, trois postes doivent être proposés au magistrat. Rien n'empêche de proposer ce choix au moment du dé-

chement et de procéder aussitôt à une nomination à la suite. Il lui demande donc s'il ne convient pas que les magistrats de l'ordre judiciaire placés en position de détachement dans les conditions fixées au décret n<sup>o</sup> 61-421 du 2 mai 1961, en vue de l'accomplissement hors du territoire européen de la France d'une tâche de coopération technique ou culturelle, soient nommés à la suite d'une juridiction française selon les modalités prévues à l'article 6 du décret n<sup>o</sup> 53-1016 du 16 octobre 1953 et, en cette qualité, placés en position de détachement et que s'ils bénéficient d'un avancement dans leur corps d'origine, ils fassent l'objet d'une nouvelle nomination à la suite.

4514. — 27 octobre 1967. — **M. Pierre Bas** expose à **M. le ministre de l'information** le trop grand nombre d'erreurs dont sont victimes les assujettis à la redevance pour les postes de radio et de télévision. Il est en effet fréquent que des personnes ayant déjà payé leur redevance se voient réclamer à nouveau le montant de celle-ci. Il apparaît que c'est d'autant plus regrettable que des délais souvent assez longs séparent le paiement et les nouvelles réclamations de l'office, ce qui rend difficile, bien souvent, en particulier pour les personnes âgées, la preuve qu'elles ont bien payé. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour que ne se reproduisent pas de tels errements de la part du service des redevances.

4515. — 27 octobre 1967. — **M. Barrot** expose à **M. le ministre de l'équipement et du logement** le cas d'une personne âgée de soixante-sept ans titulaire d'une retraite du régime autonome des professions artisanales s'élevant à 510 francs par trimestre qui occupe seule un appartement de cinq pièces dans une localité ayant plus de 10.000 habitants. Elle paie actuellement un loyer de 283 francs par trimestre. L'appartement étant insuffisamment occupé, l'intéressée devra subir, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1968, en application du décret n<sup>o</sup> 67-779 du 13 septembre 1967, une majoration de 50 p. 100. Elle paiera donc un loyer de 424,50 francs par trimestre et il lui restera pour vivre 85,50 francs par trimestre. De nombreux petits artisans retraités se trouvent dans une situation analogue, la crise du logement les empêche de trouver un local plus petit leur permettant de payer un loyer plus conforme à leurs possibilités. Il lui demande s'il n'estime pas nécessaire d'apporter des modifications aux dispositions du décret du 13 septembre 1967 afin que les personnes titulaires d'une pension de vieillesse inférieure à un chiffre déterminé soient exonérées de la majoration pour insuffisance d'occupation, dès lors qu'elles se trouvent dans des conditions qui les mettent dans l'impossibilité de changer de logement.

4516. — 27 octobre 1967. — Des rumeurs font état de ce que certains logements réalisés par des constructeurs publics (sociétés et offices d'I. L. M., caisses des dépôts et filiales, etc.) seraient actuellement inoccupés. **M. Griotteray** demande à **M. le ministre de l'équipement et du logement** si ces rumeurs sont fondées et, dans l'affirmative, s'il faut attribuer cette situation à des erreurs sur le choix des emplacements, sur l'insuffisance des dessertes, sur le prix trop élevé des loyers ou sur des circonstances locales telles que des difficultés de l'emploi. Il serait particulièrement désireux de savoir si une situation aussi absurde existe dans la région parisienne.

4517. — 27 octobre 1967. — **M. Bousseau** demande à **M. le ministre de l'agriculture** s'il peut lui donner des précisions en ce qui concerne les nouveaux établissements départementaux d'élevage. Il souhaiterait savoir qui, selon l'esprit de la loi, doit être majoritaire, les organismes techniques et professionnels (génétiques, G. D. M. A., syndicats d'élevage), ou les organismes économiques (coopératives, industriels laitiers).

4518. — 27 octobre 1967. — **M. Péronnet** demande à **M. le ministre de l'agriculture** de faire connaître l'état actuel du projet de couverture des accidents du travail et des maladies professionnelles des salariés agricoles.

4519. — 27 octobre 1967. — **M. Péronnet** attire l'attention de **M. le ministre des transports** sur les répercussions en matière de prix de transport des livres de la récente majoration des tarifs du chemin de fer. Il lui demande si ce secteur ne pourrait pas bénéficier de la tarification réduite qui est en vigueur pour les transports de journaux.

4520. — 27 octobre 1967. — **M. Péronnet** demande à **M. le ministre de l'agriculture** de lui faire connaître les raisons pour lesquelles le département de l'Allier est le seul département de la région Auvergne à être exclu du bénéfice des mesures prévues en faveur

des zones spéciales d'action rurale. Il attire son attention sur le fait qu'au sein de la région de programme Auvergne, auquel il appartient, le département de l'Allier connaît des problèmes économiques ruraux rigoureusement identiques à ceux des autres départements. Il lui demande instamment quelles mesures il compte prendre pour que le département de l'Allier soit admis à bénéficier des mêmes avantages accordés par l'Etat que les autres départements de la région Auvergne.

4522. — 27 octobre 1967. — **M. Vollquin** expose à **M. le ministre de l'intérieur** le cas d'une employée des services municipaux à qui a été refusé le bénéfice de la prise en compte des années antérieurement passées dans une administration de l'Etat. Il lui précise que les statuts particuliers de certains fonctionnaires de l'Etat permettent cependant que ceux qui y ont été soumis puissent par la suite faire valoriser dans un service municipal les annuités qu'ils avaient pu acquérir. Il lui demande s'il n'estime pas qu'il serait normal et équilibré que tous les employés communaux aient la possibilité de faire entrer en ligne de compte, pour le calcul de leur retraite, les services accomplis dans une administration d'Etat.

4523. — 27 octobre 1967. — **M. Mermaz** demande à **M. le ministre de la justice** quelle est la valeur du point de l'I. P. P. (incapacité partielle permanente) pour un enfant âgé de quatre ans.

4524. — 27 octobre 1967. — **M. de La Verpillière** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur le projet de réforme des statuts des cadres de direction et d'économat des hôpitaux publics. Il lui demande dans quels délais pourrait entrer en application les réformes prévues aux statuts actuels et qui lui ont été soumises pour avis voici plus d'un an par **M. le ministre des affaires sociales**.

4525. — 27 octobre 1967. — **M. Grimaud** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** s'il est enfin prévu par son administration de doter les services départementaux de l'éducation nationale d'un centre d'information et d'orientation scolaire et universitaire, étant à ce sujet rappelé d'un tel organisme devait être créé dans le courant de l'année 1966. Il lui demande également quelles raisons peuvent justifier le retard pris à ce sujet et de lui préciser en particulier s'il s'agit de questions de principe ou de problèmes de personnels; dans cette dernière éventualité, il souhaite que lui soit indiqué quelles mesures ont été prévues pour la formation de ce personnel spécialisé.

4526. — 27 octobre 1967. — **M. Alduy** demande à **M. le ministre de l'intérieur** comment il entend justifier l'arrestation le 22 octobre dernier à l'occasion du voyage du général de Gaulle dans les Pyrénées-Orientales, et la détention pendant vingt-quatre heures dans les locaux du commissariat de police d'un membre éminent du barreau de Perpignan accusé de complot contre la sûreté de l'Etat et relâché ensuite faute du plus petit élément de preuve. Les mêmes mesures ont été prises à l'encontre d'autres personnes. Il lui demande s'il entend rétablir en France les lettres de cachet et le délit d'opinion. Il lui demande enfin pour le cas où ces arrestations et détentions seraient dues à un simple coup de fil anonyme quelles sont les sanctions qu'il entend prendre contre les responsables de ces actes arbitraires.

4528. — 27 octobre 1967. — **M. Henry Rey** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** que les fonctionnaires adhérant au régime institué par la Caisse nationale de prévoyance de la fonction publique (P. R. E. F. O. N.) pourront, sous réserve de l'adoption définitive de l'article 4 du projet de loi de finances pour 1968, déduire les cotisations afférentes à ce régime du montant perçu des traitements et salaires. Cette mesure d'ailleurs, apparaît comme parfaitement justifiée, mais il est regrettable que la mutuelle retraite des instituteurs et des fonctionnaires de l'éducation nationale, créée en 1949, par les organisations syndicales les plus représentatives des personnels de l'éducation nationale, ne puisse bénéficier de dispositions identiques. Sans doute la P. R. E. F. O. N. et la M. R. I. F. E. N. ont-elles un statut juridique et des règlements différents, mais il n'en demeure pas moins que toutes deux sont des organismes de retraite complémentaire, à but non lucratif, s'adressant à une même catégorie de personnes. Compte tenu du fait que ces deux organisations sont analogues quant à leur champ de recrutement, leur objet et les services rendus à l'économie, il lui demande s'il envisage de prendre si possible dans le cadre de l'actuel projet de loi de finances en cours de discussion, des mesures tendant à faire bénéficier les adhérents de la M. R. I. F. E. N. des dispositions prévues en faveur de ceux de la P. R. E. F. O. N.

4529. — 27 octobre 1967. — **M. Buot** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les conditions d'application du 3<sup>e</sup> alinéa de l'article 68 du décret n° 61-294 du 31 mars 1961 sur l'attribution de la pension d'invalidité dans le cadre de l'assurance des exploitants agricoles. Il lui expose à cet égard la situation particulière suivante : en 1966, un exploitant agricole décède. Sa femme prend la qualité de chef d'exploitation et se trouve inscrite à ce titre à la mutualité sociale agricole. A la suite de maladie, elle devient invalide en 1967. Il lui demande si elle pourra en 1968 prétendre au bénéfice de l'assurance invalidité alors que son état d'invalidité se trouve constaté à une date où l'intéressée n'a pas deux semestres de cotisations payées comme chef d'exploitation, mais a, par contre, toujours été affiliée antérieurement à la mutualité sociale agricole comme conjointe et a versé au régime vieillesse des cotisations en cette qualité. Il lui fait observer à cet égard qu'il n'y a pas de cotisation spéciale pour conjointes en A. M. E. X. A., celle payée par le chef d'exploitation l'étant à la fois pour son épouse et ses enfants mineurs.

4530. — 27 octobre 1967. — **M. Hinsberger** appelle à nouveau l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur le problème de la situation des médecins des hôpitaux psychiatriques qui, malgré le dépôt de nombreuses questions écrites tant auprès de son département que de celui de son collègue des affaires sociales, n'a pas encore reçu de solution satisfaisante. Se référant à la réponse qu'il a bien voulu apporter aux questions écrites n° 204, 1246 et 1690, et parue au *Journal officiel* (débat Assemblée nationale du 19 août 1967), il lui demande si des conclusions ont pu être dégagées à la suite des études auxquelles il est fait allusion et si les textes tendant à modifier le statut des médecins des hôpitaux psychiatriques afin d'harmoniser ce dernier avec celui des médecins hospitaliers à plein temps ont enfin été mis au point. Il se permet d'insister sur l'urgence et l'importance de la parution d'un statut dont le principe est admis depuis de très nombreuses années et qui a, semble-t-il, fait l'objet d'études approfondies tant de la part de son département que de celui des affaires sociales. Les médecins des hôpitaux psychiatriques, qui assument leurs fonctions de médecins à plein temps sans en avoir les avantages, comprennent mal, en effet, le maintien d'une discrimination qui aboutit à une évidente disparité de leur situation actuelle avec celle de leurs collègues « plein temps » des hôpitaux et entraîne une grave crise de recrutement préjudiciable à la politique sanitaire de notre pays.

4531. — 27 octobre 1967. — **M. Hinsberger** appelle à nouveau l'attention de **M. le ministre des affaires sociales** sur le problème de la situation des médecins des hôpitaux psychiatriques qui, malgré le dépôt de nombreuses questions écrites tant auprès de son département que de celui de son collègue de l'économie et des finances, n'a pas encore reçu de solution satisfaisante. Se référant à la réponse qu'il a bien voulu apporter à la question écrite n° 741, et parue au *Journal officiel* (Débat Assemblée nationale du 26 mai 1967), il lui demande s'il ne pourrait intervenir auprès de son collègue de l'économie et des finances afin d'obtenir dans les meilleurs délais son accord pour l'adoption du projet de statut destiné à faire bénéficier les médecins des hôpitaux psychiatriques d'un statut semblable à celui de leurs confrères exerçant à plein temps dans les hôpitaux, ce statut ayant été mis au point par ses services. Il se permet d'insister sur l'urgence et l'importance de la parution d'un statut dont le principe est admis depuis de très nombreuses années et qui a semble-t-il fait l'objet d'études approfondies tant de la part de son département que de celui de l'économie et des finances. Les médecins des hôpitaux psychiatriques, qui assument leurs fonctions de médecins à plein temps sans en avoir les avantages, comprennent mal, en effet, le maintien d'une discrimination qui aboutit à une évidente disparité de leur situation actuelle avec celle de leurs collègues « plein temps » des hôpitaux et entraîne une grave crise de recrutement préjudiciable à la politique sanitaire de notre pays.

4532. — 27 octobre 1967. — **M. Juquin** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que, du fait de l'incendie du lycée de garçons de Tulle, la plus grande partie des élèves externes de la ville de Tulle et des environs doit se rendre au collège technique du Marquisat, situé à l'extrémité de la ville, ce qui entraîne des frais de transport. Ces frais seront de l'ordre de 50 à 60 francs par mois, 400 francs environ pour l'année scolaire, ce qui entraînera des difficultés pour la plupart de ces familles. Il lui demande de lui faire savoir s'il entend considérer ce transport supplémentaire comme une conséquence directe de l'incendie du lycée de garçons et s'il compte accorder une subvention exceptionnelle pour le transport des élèves de ce lycée.

4533. — 27 octobre 1967. — **M. Juquin** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que, du fait de l'incendie du lycée de garçons de Tulle, la plus grande partie des élèves externes de la ville de Tulle et des environs doit se rendre au collège technique du Marquisat, situé à l'extrémité de la ville, ce qui entraîne des frais de transport. Ces frais seront de l'ordre de 50 à 60 francs par mois, 400 francs environ pour l'année scolaire, ce qui entraînera des difficultés pour la plupart de ces familles. Il lui demande de lui faire savoir s'il entend considérer ce transport supplémentaire comme une conséquence directe de l'incendie du lycée de garçons et s'il compte accorder une subvention exceptionnelle pour le transport des élèves de ce lycée.

4534. — 27 octobre 1967. — **M. Juquin** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que, lors de l'incendie du lycée de garçons de Tulle, survenu au mois de mai dernier, de nombreux élèves ont eu à déplorer la perte d'objets scolaires et vestimentaires. Ces pertes, qui s'élevaient à 65.000 francs environ, ont causé des préjudices sérieux aux parents qui ont dû renouveler des achats parfois importants. Seule une collecte publique a permis à ce jour de verser le quart des pertes subies. Le ministère de l'éducation nationale n'ayant encore apporté aucune aide, il lui demande quelles mesures il entend prendre pour que le préjudice subi par les parents d'élèves du fait des objets perdus soit intégralement réparé.

## REPONSES DES MINISTRES

### AUX QUESTIONS ECRITES

#### ECONOMIE ET FINANCES

864. — **M. Paquet** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** : 1° s'il est exact que ses services étudient un projet de décret qui, devant organiser un conseil de l'ordre des conseils fiscaux, comporte une disposition interdisant à un fonctionnaire révoqué par son administration l'exercice de la profession de conseil fiscal ; 2° dans quelles conditions, et plus particulièrement pendant combien de temps, l'administration peut refuser de donner suite à la demande de démission présentée par un fonctionnaire ayant moins de quinze ans de services ; 3° quels sont les recours de l'agent contre le refus par l'administration d'une offre de démission exprimé ou tacite (et en cette hypothèse de refus tacite au bout de combien de temps après le dépôt de la demande de démission). (Question du 9 mai 1967.)

Réponse. — 1° Il est exact que les services du ministère de l'économie et des finances ont établi un projet de décret réglementant, dans le cadre des dispositions de l'article 39 de la loi n° 62-873 du 31 juillet 1962, l'usage du titre de conseil ou de conseiller fiscal. Ce projet est actuellement à l'étude au département de la justice. Mais la réglementation envisagée vise uniquement à réserver le droit de faire usage du titre de conseil fiscal aux professionnels présentant des garanties sérieuses au plan de la moralité comme à celui des connaissances techniques. Elle ne prévoit aucun monopole de droit ou de fait analogue à ceux dont bénéficient les membres des ordres groupant des professionnels exerçant d'autres activités à caractère juridique (ordre des avocats, ordre des experts comptables et comptables agréés, etc.). Par ailleurs, il entre effectivement dans les intentions du département de l'économie et des finances d'inclure dans cette réglementation une disposition tendant à interdire l'usage du titre de conseil fiscal aux anciens agents de l'administration ayant fait l'objet d'une révocation. Eu égard, cependant, à la nécessité de consulter les autres départements ministériels intéressés, il n'est pas encore possible de préciser à l'honorable parlementaire le détail des mesures qui seront définitivement adoptées. 2° Les modalités de sortie de service sont régies par le principe de la situation légale et réglementaire des agents publics. Ainsi en matière de démission, les dispositions statutaires assurent des garanties aux fonctionnaires, mais ne limitent pas le pouvoir discrétionnaire de l'autorité afin que se trouvent protégés les intérêts du service. En particulier l'administration peut légitimement exiger des agents dont elle a assuré entièrement la formation qu'ils accomplissent un minimum de services publics. En tout état de cause, il est prévu, aux termes de l'article 32 du décret n° 59-309 du 14 février 1959, complétant l'article 50 du statut général, que « la démission n'a d'effet qu'autant qu'elle est acceptée par l'autorité investie du pouvoir de nomination et qu'elle prend effet à la date fixée par cette autorité... La décision de l'autorité compétente doit intervenir dans le délai de quatre mois ». Toutefois, selon la jurisprudence du Conseil d'Etat,

il est admis que le délai ainsi imparti à l'administration n'a qu'un caractère indicatif (cf. arrêt Mériot, 24 octobre 1962). Ainsi, d'une part, le silence gardé par l'administration pendant le délai de quatre mois ne saurait être regardé comme comportant acceptation de démission et, d'autre part, l'inobservation de ce délai est sans influence sur la légalité de la décision qui sera prise ultérieurement. Dès lors si le fonctionnaire intéressé abandonne son poste alors que l'autorité compétente ne s'est pas encore prononcée sur son offre de démission ou qu'elle a refusé celle-ci, il s'expose à une sanction disciplinaire pouvant aller jusqu'à la révocation. 3° En cas de refus de démission implicite ou non, d'une part, l'article 33 du décret précité du 14 février 1959 autorise le fonctionnaire à saisir la commission administrative paritaire qui émet un avis motivé, d'autre part, s'agissant d'une décision faisant grief, l'intéressé peut intenter un recours devant la juridiction administrative. Il dispose à cet effet d'un délai de deux mois à compter de la date de la notification du rejet ou éventuellement de l'expiration de la période de quatre mois suivant le dépôt de l'offre de démission.

1559. — **M. Boulay** indique à **M. le ministre de l'économie et des finances** que le rapport intitulé Orientation et financement de la politique foncière, élaboré à l'occasion du V<sup>e</sup> Plan, mentionne, à la page 45 de l'édition des *Journaux officiels*, la nécessité de doter les conservations des hypothèques de personnels et d'équipements supplémentaires pour que l'importante réforme de la publicité foncière réalisée par le décret du 4 janvier 1955 se traduise par des améliorations pratiques incontestables (fichier immobilier). Dans ces conditions, il lui demande de lui faire connaître quelles mesures ont été prises ou seront prises pour que les conservations des hypothèques disposent des moyens nécessaires à l'accomplissement de la mission qui leur a été confiée depuis déjà douze années. (Question du 26 mai 1967.)

Réponse. — Depuis la mise en application, le 1<sup>er</sup> janvier 1956, des dispositions du décret n° 55-22 du 4 janvier 1955, portant réforme de la publicité foncière, l'administration s'est attachée à doter les conservations des hypothèques des moyens en personnel et en matériel nécessaires au bon fonctionnement du service. C'est ainsi que l'effectif en personnel des 293 bureaux des hypothèques de la métropole et des départements d'outre-mer, qui était au 1<sup>er</sup> janvier 1955 de 1.780 agents (non compris les conservateurs), a été porté à 2.724 agents au 1<sup>er</sup> janvier 1956 et s'élève actuellement à 4.554 agents. D'autre part, les moyens d'équipement nécessités par la réforme (bases à fiches, rayonnages métalliques, machines à écrire et à additionner, appareils de photocopie, etc.) ont été fournis aux conservations des hypothèques au fur et à mesure des besoins. En outre, de nombreux bureaux ont été réinstallés dans des locaux fonctionnels, le mobilier a été complété ou renouvelé, des centres d'archives hypothécaires ont été créés et aménagés et un camion-laboratoire est utilisé pour procéder, sur place, au microfilmage des registres tenus en conformité des dispositions de l'article 2200 du code civil. Enfin, pour accroître encore l'efficacité du service, des appareils de classement à sélection électrique destinés au fichier immobilier sont mis en place progressivement dans les bureaux. L'effort ainsi accompli tant pour le renforcement des effectifs que pour la modernisation de l'équipement et l'amélioration des méthodes de travail sera poursuivi en raison de l'importance toujours croissante du service de la publicité foncière due au développement du marché immobilier et du crédit hypothécaire ainsi qu'à la réalisation des programmes de grands travaux d'aménagement foncier et des opérations de remembrement rural.

1886. — **M. Hauret** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** que sont exonérés de la taxe différentielle sur les véhicules à moteur et de la taxe spéciale sur les voitures de tourisme les véhicules appartenant aux pensionnés et infirmes, en vertu de l'article 19 (6<sup>e</sup>) de l'annexe II du code général des Impôts. Il lui demande si une personne propriétaire d'un véhicule de tourisme et ayant à sa charge sa helle-mère titulaire d'une carte d'invalidité et reconnue à charge par l'inspecteur des contributions directes peut bénéficier des dispositions prévues à l'article 19 (6<sup>e</sup>) du code général des impôts. (Question du 6 juin 1967.)

Réponse. — La question posée par l'honorable parlementaire comporte une réponse affirmative sous réserve que l'infirmes remplisse les conditions requises pour l'octroi de l'exonération et que le propriétaire du véhicule produise la carte d'invalidité de l'infirmes revêtue de la mention « station debout pénible ». L'intéressé doit en outre souscrire une déclaration certifiant que sa helle-mère est considérée comme étant à sa charge pour la liquidation de l'impôt sur le revenu des personnes physiques et qu'elle ne possède aucune voiture immatriculée à son nom.

## EDUCATION NATIONALE

3248. — M. Palmero demande à M. le ministre de l'éducation nationale s'il peut lui faire connaître : 1° dans quel cadre se situent exactement les dispositions prévues par la circulaire n° V 67-269 du 20 juin 1967, parue au *Bulletin officiel* de l'éducation nationale, n° 26, du 29 juin 1967, page 1636. Il lui demande s'il n'y a pas contradiction entre l'objet annoncé en titre : « Recrutement exceptionnel de professeurs de mathématiques » et la première phrase qui place la circulaire « dans le cadre d'une politique générale de formation et de promotion des personnels enseignants auxiliaires » ; 2° quelles sont la signification, et donc la valeur légale, de l'engagement demandé aux intéressés de : a) s'inscrire en 1967-1968 à l'année d'études préparatoire à la licence ès sciences mathématiques ; b) se présenter immédiatement après au C.A.P.E.S. de mathématiques, alors que les textes définissant les modalités de concours de recrutement du second degré (notamment le C.A.P.E.S.), ainsi que les diplômes requis pour s'y présenter, sont actuellement rendus caducs par les dispositions prises à l'occasion de la réforme de l'enseignement supérieur littéraire et scientifique et que des textes nouveaux n'ont pas encore été publiés ; 3° s'il n'y a pas contradiction entre l'exigence formulée aux candidats d'avoir à se présenter au C.A.P.E.S. immédiatement après la licence et les assurances officielles, données par le ministre de l'éducation nationale lors de sa récente déclaration à l'Assemblée nationale, sur le maintien du statut quo en 1968, la circulaire en question impliquant que l'on doit dorénavant passer la même année le certificat L et le C.A.P.E.S. ; 4° à quel titre cette circulaire n° V 67-269 du 20 juin 1967 peut prévoir que les directeurs d'I.P.E.S. seront appelés à donner un avis sur les candidatures déposées dans le cadre de ces dispositions exceptionnelles ; 5° si ce recrutement « exceptionnel » n'est pas envisagé comme destiné à se substituer en permanence au recrutement par les I.P.E.S. auxquels l'accès des maîtres auxiliaires en fonctions devrait légitimement être largement facilité. (Question du 5 août 1967.)

Réponse. — 1° Effectivement, la circulaire n° 67-269 du 20 juin 1967 a pour but de faciliter la formation et la promotion des personnels enseignants actuellement dans la situation juridique d'auxiliaires. Toutefois, ces facilités exceptionnelles auront pour effet de permettre à des maîtres auxiliaires d'être titularisés dans le cadre des professeurs certifiés par la voie de recrutement normal. Il n'y a donc pas, à proprement parler, recrutement exceptionnel de professeurs titulaires : un système de facilités exceptionnelles pour bénéficier du recrutement normal est offert à des candidats qui, à défaut de cette procédure, n'auraient pu se présenter au C.A.P.E.S. sans de très grandes difficultés. 2° a) En prévoyant que les décharges accordées aux bénéficiaires pourront atteindre la moitié de leur service normal, la circulaire du 20 juin 1967 s'inscrit dans le cadre d'une politique générale de promotion à l'intérieur du secteur public. L'engagement pris par les candidats trouve tout naturellement sa place dans ce cadre. En l'espèce, les personnes qui, bénéficiant d'une décharge partielle de service, viendraient à rompre l'engagement contracté pourraient être considérés comme n'ayant pas rempli leurs obligations de service. b) Dans l'incertitude du régime définitif des conditions de recrutement normal du C.A.P.E.S., la circulaire susvisée se réfère au régime antérieur. Il va de soi qu'en cas de modifications profondes du régime actuel, l'interprétation des dispositions de la présente circulaire devra être faite *mutatis mutandis* dans le plus large esprit de bienveillance, de façon à ne pas aggraver sensiblement les risques d'échecs de ces candidats. Il est évident d'ailleurs que l'engagement se réfère uniquement à l'obligation de se présenter au concours de recrutement du second degré et non pas à l'obligation d'y être reçu. 3° La formule : « Se présenter au C.A.P.E.S. immédiatement après la licence » se réfère à la situation actuelle et définit l'esprit de la mesure envisagée. Il n'est pas indiqué en quelle année le concours de recrutement doit être passé. Ce sera, bien entendu, la première année pour laquelle les candidats réuniront les conditions de diplômes alors exigées. 4° Les directeurs d'I.P.E.S. ayant une grande habitude d'apprécier les aptitudes des étudiants à poursuivre leurs études dans des conditions satisfaisantes et à déceler les chances de réussite aux concours de recrutement, il a paru souhaitable de leur demander d'émettre un avis sur les candidatures déposées pour bénéficier de la présente circulaire. Cette disposition marque d'ailleurs le souci d'effectuer, parmi les nombreuses candidatures, un choix ne tenant pas compte seulement de la valeur professionnelle du candidat en qualité de maître auxiliaire, mais aussi, comme il est normal d'après le but poursuivi, de ses aptitudes générales à poursuivre des études universitaires. 5° La procédure définie par la présente circulaire est tout à fait indépendante du système de formation des élèves professeurs dans les I.P.E.S. Elle n'est en aucune mesure appelée à se substituer à celle-ci.

3355. — Mme Prin attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur le projet de fermeture d'une classe à Fouquières (Pas-de-Calais). La moyenne actuelle par classe étant de 30 à 35 élèves, la fermeture d'une classe est incompatible avec l'amélioration souhaitable des conditions de travail des enseignants et avec l'intérêt bien compris des enfants. Elle lui demande s'il ne lui semble pas opportun de réexaminer cette décision. (Question du 26 août 1967.)

Réponse. — La fermeture d'une classe à Fouquières-lès-Lens (garçons), groupe Condorcet, intervient dans le cadre des transferts de postes d'instituteurs effectués, chaque année, lors de la revision de la carte scolaire. Proposée le 11 janvier 1967 par le comité technique paritaire, en raison de la baisse des effectifs constatés dans cet établissement, elle a permis l'ouverture d'une classe dans une autre localité du département où des besoins se font jour, sans porter préjudice à l'organisation du service d'enseignement dans l'établissement considéré.

3710. — M. Bourgoïn signale à M. le ministre de l'éducation nationale que certains instituteurs français en Algérie exercent comme professeurs d'enseignement général dans des collèges d'enseignement technique depuis plusieurs années. Le ministère algérien de l'éducation nationale les a intégrés dans l'enseignement technique alors que la mission française les considère toujours comme détachés de l'enseignement primaire. Il lui demande de bien vouloir lui indiquer au cas où certains d'entre eux voudraient se faire rapatrier : 1° quelle serait leur situation en France ; 2° s'ils seraient considérés comme professeurs de collège technique ou comme maîtres de l'enseignement primaire ; 3° si on leur donnerait le bénéfice de leur intégration algérienne. Il serait, en effet, normal et certainement nuisible que des gens ayant exercé comme professeurs d'enseignement général soient tout d'un coup affectés à un cours préparatoire auquel ils ne pourraient que difficilement se réadapter. Il lui demande de bien vouloir trancher cette question au mieux des intérêts de la fonction publique et des intéressés. (Question du 23 septembre 1967.)

Réponse. — Les instituteurs titulaires placés en position de détachement pour exercer en Algérie dans un collège d'enseignement technique ne peuvent être réintégrés en France que dans leur cadre d'origine. Aucune disposition réglementaire ne permet d'envisager leur intégration dans le cadre des professeurs d'enseignement général de collège d'enseignement technique à la fin de leur détachement.

## FONCTION PUBLIQUE

3784. — M. Merle expose à M. le ministre d'Etat chargé de la fonction publique que les personnels des corps autonomes (ex-cadres généraux de la France d'outre-mer) sont exclus du bénéfice des réformes indiciaires intervenues depuis 1962 dans l'ensemble de la fonction publique, ceci en raison du fait que ces corps autonomes sont des corps d'extinction. Cette situation est très préjudiciable pour les intéressés et plus particulièrement pour les retraités. En effet, ceux-ci ne peuvent ni demander leur réintégration dans le corps métropolitain homologue, puisqu'ils ne sont plus en activité, ni, pour les mêmes raisons, souscrire un contrat d'assistance technique outre-mer. En conséquence, il lui demande s'il entend prendre les mesures nécessaires pour que les retraités des corps autonomes cessent d'être lésés, et que leurs retraites soient mises à parité avec celles de leurs homologues issus des cadres métropolitains. (Question du 30 septembre 1967.)

Réponse. — La plupart des revisions indiciaires intervenues depuis 1962 en faveur des fonctionnaires métropolitains ne peuvent être analysées comme de simples améliorations systématiques de leur situation puisqu'elles ont été accompagnées d'une nouvelle définition de la structure des grades, de la durée de la carrière et des conditions de recrutement de ces agents. La transposition pure et simple de ces réformes dans les corps autonomes, placés en voie d'extinction, manquerait de justification fonctionnelle. A plus forte raison serait-il difficile de les étendre aux retraités de ces corps autonomes : seuls, en effet, peuvent être appliqués aux retraités les aménagements indiciaires accordés automatiquement à l'ensemble des personnels d'un corps. Dans tous les cas où une modification des carrières résulte de la création de grades nouveaux, qui ne peuvent être décernés qu'au choix, il n'est pas possible d'en accorder le bénéfice aux fonctionnaires retraités ; à ce titre, de nombreuses mesures prises depuis 1962 pour modifier les carrières de certaines catégories de personnels n'ont pas été étendues aux retraités des corps métropolitains. Les retraités des anciens cadres généraux de la France d'outre-mer ne sont donc pas, à cet égard, dans une situation très différente de celle de leurs homologues des corps métropolitains.

## INTERIEUR

3829. — M. Royer expose à M. le ministre de l'intérieur que l'application de l'arrêté ministériel du 5 mai 1965 aura pour effet d'écarter de l'accession à la propriété une catégorie de rapatriés particulièrement digne d'intérêt. L'arrêté précité abrogeant celui du 17 mai 1963, dispose en effet que les rapatriés ne pourront bénéficier du prêt spécial qu'à la condition que leur rapatriement ne date pas de plus de cinq ans. Cette année marquera donc la limite de forclusion pour les personnes arrivées en métropole en 1962, conséquence d'autant plus regrettable qu'elle frappe ceux qui en raison de la modestie de leurs ressources n'ont pu jusqu'ici prétendre à l'accession à la propriété, cela au moment même où l'Etat et les collectivités locales conjuguent leurs efforts pour l'encourager. Dans ces conditions, il lui demande s'il envisage que le bénéfice des prêts reste ouvert sans modification des modalités financières, à tous les rapatriés jusqu'au 31 décembre 1970. (*Question du 30 septembre 1967.*)

*Réponse.* — Le problème de l'accession des rapatriés à la propriété ne peut être examiné isolément car il n'est qu'un élément de l'ensemble des mesures adoptées en faveur des rapatriés dans le cadre de la loi du 26 décembre 1961. Ce texte législatif institue diverses formes d'aide, de nature « à intégrer les rapatriés dans les structures économiques et sociales de la nation » (art. 1<sup>er</sup>, alinéa 2) : c'est dire que les mesures de caractère économique et social adoptées en faveur des rapatriés ont un caractère temporaire. En ce qui concerne le logement, deux mesures particulières ont été adoptées, à savoir : 1<sup>o</sup> réservation de 30, puis de

10 p. 100 des logements dans les H. L. M. ; 2<sup>o</sup> prêts en vue de l'accession à la propriété. Les rapatriés les plus défavorisés ont ainsi eu la possibilité de bénéficier de logements locatifs : or, les statistiques présentées à l'occasion du budget de 1967 ont démontré que les difficultés rencontrées par les rapatriés n'étaient plus d'une autre importance que celle des métropolitains et même que le maintien du contingent de 10 p. 100 aboutissait, dans un certain nombre de départements et notamment dans ceux où la densité des rapatriés est la plus forte, à pénaliser les intéressés qui, par l'application des règles du droit commun, ont vocation à un nombre plus important de logements que celui résultant de la réservation. Au bénéfice de ces remarques, on doit considérer que la période de cinq ans ouverte aux rapatriés pour présenter leur demande d'aide supplémentaire en vue de l'accession à la propriété est, dans le contexte général qui vient d'être exposé, un délai raisonnable, remarque étant faite au surplus qu'il n'est pas conforme à l'esprit de la loi, tel qu'il est défini ci-dessus, de cumuler les deux possibilités accordées aux rapatriés. Comme il ne saurait être question d'étendre ce délai au profit des seuls rapatriés rentrés en 1962, les mesures proposées tendent, en fait, à porter, d'une manière générale, de cinq à huit ans le délai initial. Une telle mesure risque d'être illusoire et dangereuse en raison du caractère limitatif des crédits affectés aux opérations de cette nature et, par conséquent, de provoquer des réactions psychologiques qui aboutiraient, en définitive, au résultat inverse de celui que cherche l'honorable parlementaire. En tout état de cause, les rapatriés concourent normalement, avec les métropolitains, à l'octroi, soit des prêts spéciaux et primes à la construction, soit des prêts à taux réduit de la caisse des dépôts et consignations.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des quatre séances  
du vendredi 27 octobre 1967.

1<sup>re</sup> séance : page 4233. — 2<sup>e</sup> séance : page 4253. — 3<sup>e</sup> séance : page 4256  
4<sup>e</sup> séance : page 4280