

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

COMPTE RENDU INTEGRAL — 2^e SEANCE

2^e Séance du Vendredi 31 Octobre 1969.

SOMMAIRE

1. — Questions orales sans débat (p. 3191).

Allègements fiscaux et primes de développement industriel (questions jointes n° 46 de M. Michel Durafour et n° 4099 de M. Dehen) :

MM. Chirac, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie et des finances ; Michel Durafour, Bettencourt, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire ; Dehen.

Situation de l'emploi dans la région Provence—Côte d'Azur (question n° 2627 de M. Rieubon) :

MM. Bettencourt, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire ; Rieubon.

Répartition des crédits d'équipement entre Lyon, Saint-Etienne et Grenoble (question n° 33 de M. Michel Durafour) :

MM. Bettencourt, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire ; Michel Durafour.

Aménagement des congés scolaires (question n° 7198 de M. Christian Bonnet) :

MM. Billecoq, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'éducation nationale ; Christian Bonnet.

2. — Ordre du jour (p. 3200).

PRESIDENCE DE M. ACHILLE PERETTI

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

M. le président. L'ordre du jour appelle cinq questions orales sans débat.

ALLÈGEMENTS FISCAUX ET PRIMES DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL

M. le président. Les deux questions suivantes ont été jointes par décision de la conférence des présidents :

M. Michel Durafour demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** quelles mesures il compte prendre en matière d'allègements fiscaux, afin de faciliter la tâche des entreprises qu'un arrêt rendu en Conseil d'Etat le 16 mai 1966 a autorisé une société, qui avait entrepris des dépenses d'aménagement

qui, pour s'implanter ou étendre leur activité, ont à participer à des frais importants d'équipements collectifs. Il lui signale sur des terrains qui n'étaient pas sa propriété, mais celle de la S. N. C. F. et de la commune, à faire figurer cette charge dans ses frais généraux. Il lui demande s'il ne juge pas utile d'accorder systématiquement cette possibilité aux industriels acquéreurs de terrains communaux, pour la partie du prix d'acquisition représentant la participation aux frais d'équipement V. R. D. (voirie réseaux divers).

M. Dehen rappelle à **M. le ministre délégué** auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire que la prime de développement industriel instituée par le décret n° 64-440 du 21 mai 1964 n'est accordée qu'aux programmes d'investissement d'un montant au moins égal à 300.000 francs, s'ils entraînent la création d'au moins 30 emplois nouveaux. Cependant, le décret n° 68-941 du 28 octobre 1968 a prévu que cette exigence pouvait être ramenée à 15 emplois permanents lorsque ces programmes d'investissement sont réalisés dans des zones à économie rurale dominante. Dans les autres régions françaises où ne sont pas prévues d'implantations industrielles importantes, il est souvent possible de créer des emplois nouveaux dans les entreprises existantes. Le nombre des emplois à créer atteint, cependant, rarement le nombre de 30. Afin de rendre plus efficace l'aide au développement régional, il lui demande s'il envisage une extension à toutes les régions des dispositions prévues par le décret précité du 28 octobre 1968, afin que les créations de 15 emplois permanents, entraînant un programme d'investissement d'un montant au moins égal à 300.000 francs ouvrent droit aux primes de développement industriel.

La parole est à **M. le secrétaire d'Etat** à l'économie et aux finances.

M. Jacques Chirac, secrétaire d'Etat à l'économie et aux finances. Je comprends parfaitement les préoccupations qui ont conduit **M. Michel Durafour** à poser au ministre de l'économie et des finances la question orale n° 46. Mais la solution à apporter aux difficultés qu'il a évoquées doit nécessairement — c'est évident — tenir compte des principes qui régissent la détermination du bénéfice imposable des entreprises dans notre pays.

Or, en vertu de l'article 38-2 du code général des impôts — **M. Durafour** le sait parfaitement — ce bénéfice imposable des entreprises est constitué par la différence entre les valeurs de l'actif net à la clôture et à l'ouverture de la période dont les résultats doivent servir de base à l'impôt. Seules peuvent donc être admises à déduction des dépenses qui affectent cet actif ou qui sont destinées à faire face à une diminution probable de cet actif.

Dans ces conditions, la participation aux frais d'équipement supportés par les entreprises qui désirent s'implanter ou étendre leur activité dans de nouvelles zones industrielles ne peut être

déduite des bénéfiques imposables que lorsque les travaux effectués n'entraînent aucune augmentation de la valeur de l'actif de l'entreprise.

Le Conseil d'Etat a jugé cette condition remplie lorsque la participation exigée couvre des dépenses d'équipement dont la propriété revient à une collectivité locale. Il en est de même lorsque la participation confère une valeur supplémentaire à des terrains concédés qui reviennent en définitive à l'autorité concédante; et c'est l'objet de l'arrêt du 16 mai 1966 que M. Durafour a cité dans la question qu'il a bien voulu poser au Gouvernement.

Mais il n'est évidemment pas possible d'étendre la portée de cette jurisprudence et de l'appliquer notamment aux entreprises qui deviennent propriétaires de terrains auxquels les travaux financés à l'aide d'une participation aux frais d'équipements collectifs apportent un supplément de valeur incontestable.

En effet, une telle solution irait en réalité directement à l'encontre des principes de notre droit fiscal, principes que je viens de rappeler rapidement; elle comporterait ainsi un danger sérieux d'extension et entraînerait par conséquent pour le Trésor des pertes de recettes non négligeables, pertes de recettes qui, vous en conviendrez au cours de cette session budgétaire, seraient incompatibles avec les impératifs du moment.

M. le président. La parole est à M. Michel Durafour.

M. Michel Durafour. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai parfaitement entendu vos explications et, pour ne rien vous cacher, pour une part je les attendais, puisque c'est la position traditionnelle — conforme à la règle et à l'usage — des services du ministère des finances.

Mais vous voudrez bien admettre avec moi que le droit n'est pas nécessairement figé et qu'il vous appartient, à vous en tant que secrétaire d'Etat et à nous en tant que parlementaires, de le faire évoluer dans toute la mesure du possible.

Sans doute, en me référant à l'arrêt du Conseil d'Etat, ai-je pris un exemple particulier dans lequel, comme vous me l'opposez très justement, la plus-value revenait en définitive à la collectivité locale.

Mais je voudrais appeler votre attention sur un point précis. Dans le passé, une grande société de produits chimiques — dont je tairai le nom puisque la publicité est interdite dans l'enceinte de l'Assemblée nationale — a essayé de convaincre vos services à l'occasion de l'acquisition d'une superficie de cinquante hectares dans une région du centre de la France. Et le ministère des finances est resté très ferme sur le point de vue que vous venez de défendre.

Mais si les équipements avaient été réalisés par une société privée, à la demande d'un industriel, au lieu de l'être par une collectivité locale ou par une société d'économie mixte, leur amortissement aurait été admis. Au point que nous en sommes à nous demander si les sociétés d'économie mixte et les collectivités locales n'auraient pas intérêt à vendre leurs terrains en l'état aux industriels, qui confieraient alors à une autre société le soin de réaliser les équipements et bénéficieraient ainsi de la possibilité de faire figurer cette charge dans leurs frais généraux ?

A mon sens, cela serait regrettable en fin de compte car, tournant ainsi la loi, les industriels obtiendraient satisfaction, et nous ne pourrions plus, comme nous le souhaitons — comme vous le souhaitez sans doute — diriger ces équipements dans un sens qui soit conforme aux intérêts non seulement des industriels, mais également de la collectivité.

C'est précisément pour éviter que la loi ne soit tournée, ce qui se produira nécessairement si des mesures ne sont pas prises, que je me suis permis, monsieur le secrétaire d'Etat, d'appeler votre attention sur ce point.

En effet, il n'est pas admissible de refuser à une société d'économie mixte ou à une collectivité locale ce qui est accordé à une entreprise privée.

M. le président. Pour la question de M. Dehen, la parole est à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire.

M. André Bettencourt, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire. M. Dehen souhaiterait voir étendre à toutes les régions béné-

ficiant de la prime de développement industriel les dispositions du décret du 28 octobre 1968 abaissant le seuil du nombre d'emplois nécessaires à l'obtention de cette prime, dans les zones à économie rurale dominante, soit quinze emplois permanents au lieu de trente.

Il convient de rappeler que le Gouvernement a adopté, à titre d'expérience, des dispositions spéciales en faveur des zones de rénovation rurale pour tenir compte de la situation particulière de celles-ci.

Les conditions géographiques, démographiques et économiques de ces zones impliquent en effet une action très diversifiée pour favoriser dans tous les domaines la création d'emplois de substitution nécessaires à la modernisation de leur économie rurale.

Ces dispositions particulières ont été comprises dans l'ensemble des mesures adoptées pour les zones de rénovation rurale; je rappelle que certaines de ces mesures ont pu être par la suite étendues à d'autres régions.

Mais, en la circonstance, la généralisation à l'ensemble de la zone I du régime particulier d'aide aux petites entreprises aboutirait à un accroissement excessif du nombre de primes distribuées et, par voie de conséquence, de leur montant. Depuis la mise en application du décret précité du 28 octobre 1968, le montant des aides accordées aux zones de rénovation rurale a pratiquement doublé par rapport à celui de l'année précédente.

Une telle généralisation conduirait par suite à prélever au profit des extensions sur place, dont il faut reconnaître que l'impact économique est relativement faible, une part importante des dotations budgétaires affectées aux primes de développement industriel.

Comme il n'est pas possible d'augmenter au-delà de certaines limites les dotations budgétaires affectées à l'aide à l'industrialisation régionale, il convient d'exercer un choix entre: d'une part, l'attribution d'incitations importantes à des grandes et moyennes entreprises et, d'autre part, l'attribution d'incitations faibles réparties entre un grand nombre d'entreprises de taille plus modeste.

Il convient de remarquer que, dans le premier cas, l'implantation d'unités industrielles, grandes ou moyennes, par l'effet induit sur l'emploi dans les petites entreprises, a des répercussions très sensibles sur l'industrialisation régionale dans son ensemble. Dans le deuxième cas, l'efficacité de l'incitation est plus réduite, de même que l'effet sur le développement industriel.

S'il est apparu nécessaire, dans les zones de rénovation rurale, compte tenu de l'urgence des problèmes, de mener concurremment les deux politiques, il semble en revanche préférable, dans les autres régions qui bénéficient de la prime de développement industriel, d'éviter une trop grande dispersion et de concentrer les efforts sur des projets importants.

C'est ainsi que des primes au taux de 25 p. 100, par exemple, ont pu être accordées dans la zone de La Rochelle et Rochefort en Charente-Maritime. L'impact économique d'opérations qui ont pu être ainsi réalisées, comme l'implantation de Simca à La Rochelle, avec tous les effets induits qu'elle entraîne, est évidemment la meilleure garantie du développement régional.

En conclusion, pour les raisons que je viens d'exposer le Gouvernement estime que l'extension du régime particulier des primes de développement industriel en zone de rénovation rurale, à l'ensemble de la zone I, ne peut être envisagée actuellement.

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

M. Albert Dehen. Monsieur le ministre, je ne peux évidemment que me déclarer d'accord avec vous sur les impératifs budgétaires et sur l'efficacité de la prime d'équipement pour les grandes entreprises.

Cependant, si j'ai posé ma question c'est parce que vous savez comme moi qu'il est très difficile de faire venir dans certaines régions peu industrialisées et mal situées des grosses entreprises, sauf si l'on a soufflé dans l'oreille de leurs dirigeants quelques conseils amicalement autoritaires. Ce ne peut pas être un cas à répétition.

Par ailleurs, si l'on ne peut qu'être d'accord sur la fixation à 300.000 francs au minimum des programmes d'investissement retenus, il semble que dans ces régions peu développées industriellement, la création de trente emplois nouveaux lors de l'expansion d'une entreprise soit difficile.

Je puis vous citer le cas d'une entreprise de Charente-Maritime qui a investi une première fois 1.300.000 francs en créant 40 emplois nouveaux en 1961-1962, c'est-à-dire à une époque où la prime de développement industriel n'existait pas, et qui, une seconde fois, en 1966-1967, donc après le décret instituant cette prime, a investi un million de francs mais en ne créant que quinze ou seize emplois nouveaux.

Pourquoi ? Parce qu'en cas d'expansion d'une entreprise locale de moyenne importance, les investissements améliorent généralement la productivité. Dans le cas cité, il s'agissait d'une industrie chimique — qui n'est pas une industrie de main-d'œuvre — où la modernisation réclamait de gros investissements sans pour autant créer quinze ou seize emplois nouveaux.

Reconnaissez avec moi que les pouvoirs publics ont peut-être tort de se désintéresser de ces moyennes entreprises qui ont le mérite d'exister sur place. Il est souvent plus facile de les développer que de créer de toutes pièces de grosses entreprises. Sauf cas particuliers comme celui de Simca, l'expérience prouve qu'installer dans un « terminus » comme La Rochelle, située loin des frontières entre la France et le Marché commun, des entreprises de grande dimension ne peut être réalisé tous les jours, ni même tous les deux ou trois ans.

Sur place, les entreprises ont besoin d'investir si elles ne veulent pas mourir et lorsqu'elles disparaissent, il en résulte du chômage. Il est bon de s'efforcer de provoquer une plus grande industrialisation de ces régions avant tout rurales, mais il ne faut tout de même pas les laisser se « désindustrialiser » complètement si vous me permettez ce néologisme.

C'est parce que ces zones peu industrialisées sont souvent situées dans des régions rurales que je m'étais permis de vous interroger sur ce cas particulier — ma question a peut-être été mal posée — et non pas sur l'extension automatique de la prime de développement industriel à toutes les communes, à tous les cantons, arrondissements et départements énumérés en annexe au décret du 28 octobre 1968.

Je pense en effet que dans les régions à économie rurale dominante qui possèdent néanmoins quelques villes peu ou prou industrialisées, il faut éviter de décourager les entreprises désireuses de se développer pour ne pas mourir, et ainsi faire reculer le chômage.

C'était tout mon propos.

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire.

M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire. J'ai écouté avec attention ce qu'a dit M. Dehen, et il est évident que les soucis qu'il a exprimés, la majorité des membres de l'Assemblée et nous-même les partageons.

Il ne m'en voudra pas cependant de lui faire remarquer, quand il dit que le Gouvernement a tendance à se désintéresser du sort des petites et moyennes entreprises...

M. Albert Dehen. De ne pas s'y intéresser suffisamment !

M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire. ...qu'au cours de l'année dernière, en particulier, des efforts considérables en matière de crédits ont été consentis en faveur de ces entreprises, précisément en raison des difficultés qui étaient les leurs. Il va de soi que leurs préoccupations restent à l'ordre du jour, car ces entreprises constituent en quelque sorte le tissu industriel de notre pays.

Je serai amené, si l'Assemblée le permet, à reparler ici du problème des aides et des primes à l'occasion de la discussion du budget de mon ministère. Je voudrais, quant à moi, essayer de maintenir le système actuel, non pas qu'il soit parfait. J'imagine que nombre de parlementaires souhaitent, un peu comme M. Dehen, qu'il soit aménagé et que la carte géographique soit modifiée en faveur de telle ou telle région.

Je conviens que cette carte n'est pas parfaite, mais si on la modifiait ce serait dans le sens de son extension. Chacun plaiderait en effet pour son saint, le plus souvent avec des arguments motivés, ce qui reviendrait à aligner progressivement les régions les unes sur les autres.

Ne pouvant prévoir au budget des crédits supérieurs à ceux qui y sont actuellement inscrits, nous devrions alors partager

entre un plus grand nombre de régions, d'entreprises et d'hommes les sommes à notre disposition. L'effort se perdrait donc dans la mer.

Je serais alors amené à demander à l'Assemblée nationale de bien vouloir adopter une attitude ferme, qui ne plairait sans doute pas à tous, car j'ai personnellement conscience que si nous transformions la carte des aides actuellement existante, nous changerions notre dispositif dans des conditions telles que nous serions amenés à distribuer des aides trop faibles pour être utiles.

Chacun devra prendre conscience de ce risque lorsque le budget de l'aménagement du territoire et du F.I.A.T. viendra en discussion devant l'Assemblée.

SITUATION DE L'EMPLOI DANS LA RÉGION PROVENCE—CÔTE D'AZUR—CORSE

M. le président. M. Rieubon expose à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre chargé du Plan et de l'aménagement du territoire que depuis plusieurs années la situation de l'emploi ne cesse de se dégrader dans la région Provence—Côte d'Azur—Corse. Elle s'aggrave surtout du fait de la désindustrialisation et de la disparition d'activités traditionnelles basées sur le commerce maritime. La transformation des corps gras, la réparation et la construction navale, le bâtiment ont perdu des milliers d'emplois, conséquence de la récession économique. Dans le département des Bouches-du-Rhône, plus de 37.000 personnes sont sans travail. Le développement des raffineries de pétrole n'a pas créé de nouveaux emplois, au contraire, l'autorisation a permis une augmentation extraordinaire de la productivité et de la production dans l'industrie pétrolière alors que dans le même temps les effectifs diminuent à une cadence accélérée. La création d'une zone « industriel-portuaire » à Fos ne laisse aucune perspective prochaine d'amélioration de la situation de l'emploi. Le déchargement des pétroliers de 200.000 tonnes et des minéraliers de 60.000 tonnes, prévu dès l'automne 1968 à Fos, ne créera pratiquement pas d'emplois nouveaux. La sidérurgie, dont on laisse entrevoir qu'elle pourrait résoudre les problèmes économiques de la région, ne peut, dans le meilleur des cas et d'après le président des sidérurgistes, M. Ferry, être envisagée pour une éventuelle implantation qu'en 1976 ou 1978. Compte tenu d'une démographie en développement constant et important, ainsi que du sous-emploi existant, on peut être certain que si des mesures immédiates ne sont pas prises par les pouvoirs publics, la situation économique gravement déficiente deviendra catastrophique dans un proche avenir. En industrialisant la région économique Provence—Côte-d'Azur—Corse, le Gouvernement ne réglerait pas seulement les difficultés actuelles qu'on y rencontre, mais donnerait à l'économie nationale le contrepois indispensable à la puissance industrielle de l'Europe du Nord, que notre pays se doit d'avoir dans le bassin méditerranéen. Il lui demande quelles sont les intentions de son gouvernement pour résoudre la très grave crise de l'emploi dans la région Provence—Côte-d'Azur—Corse et les mesures d'incitation immédiate pour l'industrialisation de cette région.

La parole est à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire.

M. André Bettencourt, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire. M. Rieubon se préoccupe de la situation actuelle de l'emploi dans la région Provence—Côte d'Azur et désire connaître les intentions des pouvoirs publics quant aux mesures envisagées pour améliorer cette situation.

La région Provence—Côte d'Azur est celle qui a connu, entre 1962 et 1968, le plus fort pourcentage d'accroissement de la population active : 12 p. 100 contre une moyenne nationale de 5 p. 100. Les problèmes d'emploi y subsistent néanmoins, je le sais, et le nombre des demandes non satisfaites est encore important, quoique les derniers chiffres de septembre marquent une légère régression, tant pour la région dans son ensemble que pour le département des Bouches-du-Rhône.

Il faut voir là la conséquence du dynamisme démographique de cette région où l'afflux des rapatriés s'est ajouté à l'arrivée des jeunes sur le marché du travail.

Si cette région a connu un essor démographique spectaculaire, sa situation géographique exceptionnelle représente pour l'avenir un atout majeur. Les pouvoirs publics, conscients de la nécessité d'une industrialisation poussée, ont entrepris, depuis plusieurs années, un programme d'équipements publics et d'infrastructures, préalable indispensable à l'installation effective des industries.

A cet égard, l'effort accompli est considérable : construction de l'autoroute Lyon—Marseille, qui sera achevée en 1970 ; canalisation du Rhône, qui se poursuit régulièrement ; aménagement du port de Fos, pour lequel 400 millions de francs auront été engagés à la fin de 1970 ; aménagement de la zone industrielle de Fos, qui doit permettre de livrer une première tranche de 2.000 hectares en 1972 ; équipements hydrauliques sur le canal de Provence.

Si une priorité dans la conversion industrielle a été donnée aux régions minières où se posait de façon aiguë le problème de l'emploi, je rappellerai cependant que le Sud-Est n'a pas été oublié : les zones d'Arles et de Fos ont été classées l'an dernier en zone 3 du régime d'aide à l'industrialisation régionale pour favoriser, en particulier, l'implantation d'entreprises dans la zone industrielle de Fos au fur et à mesure de sa réalisation.

Déjà, les activités de base, pétrolières et pétrochimiques se développent autour de Fos. Depuis plusieurs années enfin, l'agglomération toulonnaise, classée en zone 2, bénéficie des primes d'adaptation industrielle pouvant atteindre le taux de 25 p. 100. Cette mesure, jointe à l'abaissement du prix de vente des terrains par une intervention du fonds d'investissement pour l'aménagement du territoire, a permis l'implantation, dans cette région, d'unités industrielles.

Pour compléter ce tableau de l'action des pouvoirs publics dans le domaine de l'emploi dans la région, il convient également de rappeler ce qui a été fait dans le secteur des activités tertiaires.

Dans toute la mesure du possible, les services et entreprises, qu'ils relèvent ou non de l'Etat, ont été orientés vers cette région. C'est ainsi que la décision a été prise de regrouper progressivement à Toulon les services de la caisse nationale militaire de sécurité sociale qui représentent, à terme, un millier d'emplois.

Par ailleurs, le Gouvernement français a proposé à ses partenaires de la Communauté l'installation à Nice de l'organisation européenne de biologie moléculaire. Enfin, récemment, le régime d'aide à la décentralisation des activités tertiaires qui était applicable dans la métropole marseillaise, a été étendu à l'agglomération de Nice.

L'avenir du développement industriel et tertiaire de cette région ne repose donc pas uniquement sur les perspectives à terme qu'offre la zone portuaire et industrielle de Fos. Dès maintenant, les pouvoirs publics ont pris toute une série de mesures qui doivent faciliter la création d'emplois dans la région.

D'autres mesures sont à l'étude pour compléter l'effort déjà entrepris et permettre à la région Provence-Côte d'Azur de jouer le rôle national et international auquel, grâce à sa situation géographique, elle peut prétendre.

En outre, je me permettrai de faire remarquer à M. Rieubon — certes cette réponse intervient avec un certain décalage dans le temps — qu'au 1^{er} octobre 1969, le nombre des demandes d'emploi non satisfaites n'était pas de 37.000 mais de 16.000 seulement. L'année dernière, à pareille époque, il était de 18.000.

Disons aussi que dans les secteurs du raffinage et de la pétrochimie, les effectifs ne diminuent pas, comme M. Rieubon l'affirme dans sa question, « à une cadence accélérée ». En effet, en 1962, ils étaient de 5.430 et, en 1969, ils sont de 5.850. En fait, dans le secteur du raffinage les effectifs sont à peu près constants puisqu'ils sont passés de 3.540 en 1962 à 3.462 en 1969. Au contraire, s'agissant de la pétrochimie, ils augmentent : 1.892 en 1962 et 2.388 en 1969, les prévisions pour 1970 étant d'environ 2.600.

Ajoutons que le problème évoqué intéresse aussi quelques autres régions de France où la situation de l'emploi est plus délicate qu'ailleurs. Mais — je l'ai déjà fait remarquer à l'occasion d'une question analogue posée il n'y a pas très longtemps — nous nous heurtons également à des difficultés inhérentes à la mentalité de nos compatriotes : même les jeunes ne se déplacent pas volontiers pour aller trouver un emploi, et on le comprend fort bien, surtout quand il s'agit de la Côte d'Azur, l'une de nos plus belles régions.

Il n'en reste pas moins que nous constatons, dans certains départements, un important recrutement de main-d'œuvre étrangère, alors que les emplois vacants pourraient être occupés par de jeunes Français.

J'ai été frappé, quant à moi, d'apprendre que des entreprises, qui avaient fait passer des annonces dans les départements où

elles pensaient pouvoir recruter du personnel, n'avaient pas reçu de réponse. Devant se développer coûte que coûte, elles ont dû faire appel à du personnel venant d'autres pays d'Europe.

Si cette mobilité insuffisante de la main-d'œuvre française peut s'expliquer sur le plan social et sur le plan moral, il reste vrai que ce phénomène ne s'observe pas avec la même intensité dans d'autres pays industrialisés où l'équilibre de l'emploi s'opère mieux à l'échelle nationale.

Je voudrais que l'Assemblée nationale en ait conscience et qu'elle veuille bien considérer d'ailleurs que, compte tenu notamment des effectifs de la main-d'œuvre étrangère dans notre pays, les problèmes d'emploi n'ont pas nécessairement la signification que certains veulent leur donner.

Il n'en reste pas moins vrai que l'effort de développement régional doit être poursuivi partout, car il est normal que les Français cherchent à rester dans leur région.

Je tiens à redire à monsieur Rieubon, comme aux autres élus de sa région, que l'effort accompli depuis un certain temps déjà, sous l'autorité du Gouvernement, dans la région de Marseille et de Fos, est d'ores et déjà considérable et qu'il commence à porter ses fruits. Dans les années qui vont venir, les résultats en seront certainement plus spectaculaires. La région de Marseille, avec sa façade maritime et son grand axe fluvial la rattachant au cœur du continent, devrait alors se situer parmi les plus grandes régions économiques de notre pays. Cette perspective ne peut que réjouir le ministre chargé de l'aménagement du territoire.

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

M. René Rieubon. Mesdames, messieurs, il aura fallu cinq ans pour que cette question, que j'avais posée le 9 octobre 1964, vienne enfin en discussion — et j'en suis très heureux — cinq années pendant lesquelles la situation économique de la région Provence-Côte d'Azur n'a cessé de se dégrader et le nombre des demandeurs d'emploi, c'est-à-dire des chômeurs, d'augmenter.

Dans les Bouches-du-Rhône, en particulier, après la disparition d'industries traditionnelles fondées sur la transformation des corps gras, le processus de désindustrialisation n'a fait qu'aller en s'accroissant.

Notre département détient en France le triste privilège du ruban noir en matière de chômage. Les chômeurs y sont nombreux et on peut, certes, monsieur le ministre, discuter sur leur chiffre exact. Mais même si le nombre des demandes d'emploi non satisfaites est de 16.000 et non de 37.000, il faut penser à tous les jeunes qui n'ont pas eu la possibilité d'avoir un emploi et devenus chômeurs avant d'avoir commencé à travailler.

Les pouvoirs publics, en l'occurrence les représentants des différents gouvernements de la majorité, ont fait briller les magnifiques perspectives de cette région en les fondant sur l'aménagement industriel et portuaire de Fos et sur les dizaines de milliers d'emplois directs ou induits qui doivent en résulter.

Chaque fois que les collectivités locales, la chambre de commerce de Marseille, les syndicats ouvriers et les syndicats patronaux ont appelé l'attention du Gouvernement sur la grave récession économique de la région provençale, la réponse a été que Fos se faisait et que l'avenir était assuré.

Si l'on tient compte des prévisions de l'O. R. E. A. M., il n'y aura plus de difficultés à partir de 1975. Le drame, c'est que les populations ne peuvent pas vivre des prévisions établies pour 1975, 1985 ou l'an 2000, encore qu'il soit juste et bien de penser à ces échéances. Des dizaines de milliers d'emplois sont dès maintenant nécessaires dans la métallurgie, le bâtiment et la pétrochimie.

L'inauguration, au début de l'année, du port de Fos par le Premier ministre de l'époque à l'occasion de l'arrivée du *Magdala*, premier pétrolier de plus de 200.000 tonnes, a jeté une lumière crue sur Fos. Le Premier ministre a affirmé la vocation de Fos à devenir un centre d'industries lourdes et, partant d'industries de transformation.

Les populations avaient espéré que le Gouvernement et la grosse industrie passeraient des paroles aux actes. Or, l'année se termine et rien de précis n'est encore annoncé. Pourtant, devant la pression de l'opinion, chaque voyage ministériel — et ils ont été assez nombreux chez nous cet automne — s'accompagne de vagues promesses de décisions prochaines en ce qui concerne l'aciérie de Fos.

N'est-ce pas M. Dechartre et M. Comiti qui, le 11 octobre dernier, lors d'une visite à Fos, ont déclaré : La question de la sidérurgie s'inscrit dans un contexte international et il est probable qu'une décision sera prise d'ici à un mois. Quand je vois le cadre, la géographie, les efforts et les réalisations de cette région, je ne peux douter ni de son avenir ni de son expansion.

Ainsi, les populations verront leurs angoisses d'aujourd'hui et de demain calmées par des promesses et quelques paroles lénifiantes publiées dans la presse.

Quelques jours plus tard, on fera écrire dans les journaux que M. Henry Ford a obtenu de M. Georges Pompidou le feu vert pour créer 5.000 emplois à Fos. De cette manière, se crée le mythe de l'expansion et de la situation brillante d'une région.

Or, de 1966 à 1969, 2.000 emplois de métallurgiste auront disparu à Port-de-Bouc, situé à cinq kilomètres de Fos. Une population de 15.000 habitants est ainsi soumise à la douche écossaise. Malgré les interventions des représentants du personnel, du préfet et de moi-même, en tant que maire et député, aucune solution n'est apportée pour les 400 emplois restant dans les anciens chantiers de construction navale.

Si véritablement Fos doit se faire, pourquoi fermer une industrie consommatrice des produits de la future aciérie ? Mieux, le personnel qualifié de l'entreprise et les ateliers pourraient participer à la construction de cette aciérie. Enfin, on comprend mal que cet outil et ce personnel ne soient pas utilisés pour la réparation navale.

La multiplication des minéraliers et des pétroliers de gros tonnage et leur rotation à Fos nécessitent le développement de l'industrie de la réparation navale. Nombre de ces réparations se font à Gênes ou au Portugal. Il faudrait, dans l'immédiat, un dock flottant puissant installé à Fos, en attendant l'aménagement d'une forme de radoub pour les navires de 500.000 tonnes. Or, pendant ce temps, le port de Gênes demande des prix au Grands travaux de Marseille pour la construction d'un dock en béton précontraint, alors que l'on attend en vain une décision semblable pour le port autonome de Marseille. On apprend aussi que les chantiers Lisnave de Lisbonne, qui disposent de deux docks flottants pour 300.000 tonnes, préparent la construction d'une forme de 520 mètres sur 90 pour recevoir les pétroliers de un million de tonnes.

Quand on sait que ces chantiers effectuent annuellement en moyenne l'entretien et la réparation de 180 navires jaugeant 10 millions de tonnes au total, on comprend l'intérêt qu'il y a à placer immédiatement à Fos et à Marseille un outillage qui permettrait d'assurer du travail à plus de 20.000 travailleurs de la réparation et de la construction navales et une rentrée massive de devises étrangères en même temps qu'une consommation importante des produits de la future aciérie de Fos.

Au lendemain de la discussion du budget de la marine marchande, je crois qu'il n'est pas inutile, comme l'a indiqué hier soir notre ami Cermolacce, de rappeler tout l'intérêt qu'il y a pour un pays comme la France de se constituer une flotte marchande de cargos et de caboteurs permettant de faire revenir sous notre pavillon la plus grande partie des 60 p. 100 de fret que nous confions à des armements étrangers. Il y aurait là de quoi faire face aux besoins de nos marins de la région de Marseille, dont plus de 3.000 ont perdu leur emploi au cours des trois dernières années.

J'ajouterai que, dans l'éventualité d'implantations sidérurgiques à Fos et pour accélérer le processus d'industrialisation de notre région, il est indispensable que soit réalisée dans les deux ans la liaison autoroutière Marseille—Fos, qu'avant cinq ans soit reliée à l'autoroute A 7 et à l'autoroute Nîmes—Montpellier et que soient exécutées aussi les liaisons autoroutières avec la Suisse, l'Italie, par le tunnel du Mercantour, ainsi qu'avec Toulon et Nice.

Le téléphone constitue aussi — vous le savez, monsieur le ministre — un très lourd handicap, qu'il est nécessaire de surmonter au plus tôt.

Enfin, si l'on espère voir les convois lourds de chalands circuler sur le Rhône entre Fos et Lyon d'ici à 1976, il ne faut pas oublier que, pour être totalement désenclavée et reliée à l'Europe du Nord par la voie fluviale, notre région a grand besoin que soit rapidement réalisée la liaison avec le Rhin et la Moselle.

Or, si en 1976, le canal du Rhin au Main et au Danube donnera à l'économie de nos voisins allemands un accès direct sur la mer Noire, nous attendrons encore des années la voie fluviale complète mer du Nord—Méditerranée.

Lorsqu'on sait où en est la réalisation du V^e Plan en cette matière et lorsqu'on connaît les sombres perspectives que les mesures d'austérité gouvernementales font peser sur les investissements de cette nature, on ne peut qu'être fort inquiet.

Pourtant, monsieur le ministre, vous savez fort bien que si Fos peut être la chance de la Provence et du sillon rhodanien — vous l'avez dit d'ailleurs — il ne faut pas oublier qu'il doit être aussi le nécessaire contrepois industriel et économique de l'énorme potentiel de l'Europe du Nord dominée par nos voisins allemands, et qu'à ce titre, il constitue au premier chef une nécessité primordiale pour notre indépendance nationale.

Nous sommes hélas ! au regret de constater qu'en dépit de ce qui a déjà été réalisé à Fos, les gouvernements qui se sont succédés ces dernières années n'ont pas fait tout ce qu'il fallait pour qu'il en soit ainsi. (Applaudissements sur les bancs communistes.)

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire.

M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire. Je voudrais, monsieur le président, ajouter quelques mots à ma précédente intervention.

M. Rieubon vient d'aborder un problème très important qui pourrait retenir l'attention de l'Assemblée nationale toute une journée, voire davantage. Car c'est un problème de fond. J'ai moi-même été naguère secrétaire d'Etat aux transports. Tous ces problèmes, en particulier celui de l'axe mer du Nord-Méditerranée, me sont relativement familiers est j'aimerais en discuter éventuellement dans cette enceinte.

Mais je limiterai aujourd'hui mon propos à deux points.

En ce qui concerne la visite récente de M. Ford, M. Rieubon — assurément en toute bonne foi, car il a dû puiser cette information dans la presse — a fait état de certaines déclarations. Je puis lui dire qu'il n'y a eu en fait aucune déclaration. Ne faisons donc aucun pronostic pour éviter de faire naître des illusions.

Diverses régions auraient vocation pour accueillir ce genre d'entreprise.

Le problème de la construction navale, et plus généralement de l'industrie sidérurgique, est capital pour l'avenir de notre pays. Car, si cette industrie était implantée par exemple à Marseille — c'est une supposition — elle constituerait avant tout un facteur extraordinairement important pour le développement de la région de Fos et de Marseille, tout en profitant à une partie importante de l'économie méditerranéenne. Les retombées économiques en seraient considérables.

A l'heure présente, aucune décision n'est encore prise, mais il est exact que les commentaires ne manquent pas. La seule chose que je puisse affirmer avec une quasi certitude — je suis trop normand pour ne pas mettre un « quasi » dans mes paroles (Sourires) — c'est que d'ici à la fin de l'année, un comité interministériel aura à se prononcer...

En ce qui concerne la situation de l'emploi dans les Bouches-du-Rhône, certaines précisions ne sont pas inutiles à rappeler.

Le nombre des demandes d'emplois non satisfaites s'élevait grosso modo au 1^{er} octobre 1968 à 18.000, au 1^{er} octobre 1969, à 16.000 — exactement 15.988 selon les dernières statistiques.

Une comparaison par secteurs est instructive.

D'octobre 1968 à octobre 1969, le nombre de demandes d'emplois non satisfaites est passé de 3.959 à 1.930 dans le bâtiment, de 1.510 à 1.109 dans les métaux, de 3.701 à 3.261 dans la manutention.

Ce n'est que dans le secteur des emplois de bureau qu'on observe une certaine détérioration puisque le nombre est passé de 2.077 à 2.512.

Ce sont là des chiffres intéressants. C'est pourquoi, monsieur le président, j'ai tenu à les donner.

**RÉPARTITION DES CRÉDITS D'ÉQUIPEMENT
ENTRE LYON, SAINT-ÉTIENNE ET GRENOBLE**

M. le président. M. Michel Durafour attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, sur certains aspects de la décision prise, le 22 février 1968, par le comité inter-ministériel consacré à l'aménagement du territoire, qui a associé la ville de Grenoble à Lyon et à Saint-Etienne dans la future métropole d'équilibre du Sud-Est. Ainsi trois ans pratiquement jour pour jour après la création de la métropole bipolaire Lyon-Saint-Etienne, une nouvelle et importante mesure vient d'être prise pour l'avenir de la région Rhône-Alpes. On peut espérer que l'association Lyon-Saint-Etienne-Grenoble constituera un pôle d'attraction réel à l'échelle de l'Europe, susceptible de jouer un rôle d'entraînement important dans le Marché commun. Cependant, l'extension de la métropole d'équilibre suppose, dès le départ, une certaine remise en ordre en ce qui concerne les équipements de ces trois villes, et notamment ceux de Saint-Etienne. Il lui rappelle à cet égard l'engagement qu'il a pris, confirmé par M. le ministre de l'éducation nationale, de doter Saint-Etienne d'un enseignement supérieur complet, dans toutes les disciplines, la recherche étant distribuée entre Lyon et Saint-Etienne et sans doute, désormais, Grenoble. Il est donc indispensable, dès la prochaine rentrée universitaire, qu'à Saint-Etienne, en ce qui concerne les lettres et les sciences, toutes les disciplines actuellement enseignées pour la seconde année du cycle le soient au titre de la première année du second cycle. Il est également indispensable que, toujours pour les lettres et les sciences, soient créés, à la même époque, les enseignements non encore dispensés en première année du premier cycle, c'est-à-dire notamment psychologie, biologie-chimie, biologie-géologie, ainsi que le C.P.E.M. En même temps, il y aurait lieu de mettre en place la troisième année de licence en droit avec les options principales. Il attire également son attention sur la nécessité de créer, dans le meilleur délai, 15.000 emplois dans la région stéphanoise, dont un nombre important dans le secteur tertiaire, de rénover le centre urbain de Saint-Etienne, ainsi qu'il a été décidé, et de mettre rapidement en place les infrastructures indispensables. En ce qui concerne la nouvelle métropole d'équilibre proprement dite, il lui demande s'il ne juge pas convenable que les crédits d'Etat soient répartis au prorata de la population réelle. A ce sujet, il lui demande s'il peut lui indiquer les dotations octroyées respectivement à Lyon, Saint-Etienne et Grenoble, au titre du V^e Plan économique et social, dans les domaines de l'enseignement supérieur, du logement, de la rénovation urbaine et des infrastructures ferroviaires, aériennes et routières. Il lui demande enfin s'il est d'accord pour envisager, dans le cadre du VI^e Plan, de tenir compte de l'effort consenti par l'Etat au cours du Plan précédent pour chacune de ces trois villes, afin que la répartition des crédits soit faite en justice et équité.

La parole est à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire.

M. André Bettencourt, ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire. Monsieur le président, mesdames, messieurs, à la suite de l'association de la ville de Grenoble à la métropole d'équilibre de Lyon-Saint-Etienne, M. Durafour m'a demandé des précisions sur la répartition des crédits d'équipement entre ces trois grandes villes, d'abord, dans le domaine de l'enseignement supérieur, ensuite dans celui de l'équipement urbain et des communications. Je lui répondrai successivement sur ces deux points.

En ce qui concerne l'enseignement supérieur, je rappelle que, lors de la préparation du V^e Plan, la politique de l'équipement visait à une concentration des efforts sur les universités déjà existantes.

Aussi la commission de l'équipement scolaire, universitaire et sportif n'avait-elle retenu pour Saint-Etienne, en ce qui concerne le V^e Plan, qu'une seule opération — la construction d'un collège scientifique universitaire de 7.500 mètres carrés — alors qu'elle inscrivait en faveur de Lyon et de Grenoble, sièges d'universités déjà importantes, une quinzaine d'opérations totalisant quelque 230.000 mètres carrés.

En fait, dès le début de la période d'exécution du Plan, ce schéma devait être modifié à la demande des autorités locales et sur l'intervention de la délégation à l'aménagement du territoire.

Dans l'allocation qu'il prononçait à Saint-Etienne, le 12 décembre 1966, M. le Premier ministre déclarait :

« J'estime que les deux premiers cycles de l'enseignement supérieur doivent être réalisés à Saint-Etienne en lettres, en

sciences et en droit, pour la licence d'abord, puis ultérieurement pour la maîtrise, dans un certain nombre de spécialités d'abord ; et cela sera fonction du nombre des étudiants. Il en sera de même en ce qui concerne un institut universitaire de technologie, qui sera naturellement orienté vers les professions qui correspondent à la vocation de Saint-Etienne.

« Par contre, tout ce qui est de la recherche fondamentale, tout ce qui est le troisième cycle devra rester groupé autour de Lyon. »

Ainsi s'exprimait M. le Premier ministre. Ces promesses ont été tenues, nous sommes même allés au-delà.

En 1967 et 1968, quatre départements d'I. U. T. — génie électrique, génie mécanique, administration et gestion, techniques de commercialisation — ont été ouverts.

Un premier cycle complet existe en lettres, en droit, en sciences économiques, en sciences — avec options mathématiques, physique et physique-chimie — et en médecine.

Un second cycle est progressivement créé avec la mise en place d'une troisième année de droit, des deux années de maîtrise en lettres dans toutes les spécialités, sauf l'espagnol et l'italien, pour lesquels le nombre des étudiants est actuellement trop faible.

La création d'un troisième cycle a été amorcée en lettres, lettres modernes, histoire et géographie.

La création des équipements nécessaires a été parallèlement entreprise sur trois points : les sciences, auxquelles 8.300.000 francs d'autorisations de programme ont été accordés en 1967 ; l'I. U. T., qui a reçu la même année 13.300.000 francs ; les lettres, auxquelles 4 millions de francs ont été accordés en 1969. C'est ainsi qu'au cours du V^e Plan, entre 1966 et 1970, Saint-Etienne aura bénéficié de 25.600.000 francs, alors que 8.300.000 francs seulement étaient prévus en 1965.

Les sommes attribuées à Saint-Etienne sont certes beaucoup plus faibles que celles qui ont été dépensées pour Lyon — 118.600.000 francs — et pour Grenoble — 137.900.000 francs. Mais la ville de Saint-Etienne doit-elle s'indigner de l'écart existant entre ces chiffres ou bien se réjouir que la métropole unique à laquelle elle appartient désormais aura au total bénéficié de quelque 280 millions de francs d'autorisations de programme sur les cinq années du plan ?

S'agissant de l'avenir, c'est-à-dire du VI^e Plan, je crois que les choses sont également claires. Par arrêté du 27 mars 1969, l'université de Saint-Etienne a été créée et son assemblée constitutive a été mise en place par décret du 22 juillet 1969. C'est à cette université elle-même qu'il appartiendra de définir sa voie, en liaison avec le conseil national de l'enseignement supérieur et de la recherche et avec le conseil régional de l'enseignement et de la recherche, dans les conditions prévues par la loi d'orientation.

En ce qui concerne les équipements urbains et les équipements en matière de communication, M. Durafour souhaite qu'ils soient répartis avec équité entre les trois villes et suggère à cet égard le critère de la population réelle. Il me demande de rappeler ici les dotations affectées aux trois villes pour un certain nombre d'équipements.

Je remarquerai en premier lieu qu'il est souvent difficile de déterminer l'impact géographique d'un équipement et d'affecter ainsi à telle ou telle ville telle ou telle dépense d'équipement.

Dans le domaine ferroviaire, par exemple, si l'on met à part l'investissement exceptionnel qu'a représenté l'aménagement de la gare de Grenoble, il est évident que l'amélioration des dessertes, qui a été réalisée par la S. N. C. F., peut difficilement être mise au compte de telle ou telle ville.

De même sur le plan routier, les voies de dégagement de ces villes s'imbriquent avec les voies qui les relient entre elles. Par conséquent, un même équipement peut bénéficier à deux villes à la fois.

C'est ainsi que l'autoroute Givors—Firminy profite bien sûr à Saint-Etienne, mais à Lyon aussi. L'autoroute Lyon—Bourgoin profite certes à Lyon, mais aussi à Grenoble.

Dans ce cas précis, c'est sur l'ensemble de la métropole que l'on peut apprécier l'effort d'équipement et non sur chacune des agglomérations séparément.

S'agissant du critère de répartition, la proportionnalité à la population réelle peut bien sûr être retenue pour un certain nombre d'équipements, ceux que nous appelons les équipements « d'accompagnement », parce qu'il vise à une relative égalisation des situations. C'est le cas, par exemple, pour le logement et je veux à cet égard rappeler à M. Durafour la répartition qui a été opérée au cours de la première année d'exécution du plan pour les H. L. M., les P. L. R. et les foyers de personnes âgées : à Lyon, 2.980 logements en 1966, 2.368 en 1967 et 3.206 en 1968 ; à Grenoble, 1.600 logements en 1966 — résultat de l'effort exceptionnel nécessité par les Jeux olympiques — 694 en 1967 et 1.539 en 1968 ; à Saint-Etienne, 1.150 logements en 1966, 1.481 en 1967 et 1.510 en 1968.

Sans s'attacher à un strict critère de population, l'équipement d'infrastructure aérienne s'efforce lui aussi de satisfaire les besoins de chacune des agglomérations.

Au titre du V^e Plan, quatre opérations ont été prévues. L'aérodrome de Lyon-Bron, qui a un caractère national, a fortiori lorsque ses installations seront transférées à Satolas, et pour lequel l'Etat devrait prendre à sa charge plus de 80 p. 100 des dépenses d'équipement ; l'aérodrome de Grenoble-Le Vessoud, entièrement à la charge des collectivités locales et qui remplace l'aérodrome d'aviation légère et d'aviation d'affaires d'Eybens ; l'aérodrome de Grenoble-Saint-Etienne-de-Saint-Geoirs, également à la charge des collectivités locales ; enfin l'aérodrome de Saint-Etienne-Bouthéon, dont l'Etat prendra à sa charge près de 30 p. 100 des équipements.

Mais la répartition au prorata de la population ne peut se faire pour la totalité des équipements, dès lors que la plupart d'entre eux sont destinés à répondre à des problèmes spécifiques à chacun des pôles ou qu'ils sont destinés à l'organisation de l'ensemble de la métropole. Dans cet esprit, le choix des investissements, la priorité à donner à tel ou tel type d'équipement doit se faire à partir des études concernant chacune des agglomérations et concernant aussi l'ensemble de la métropole.

C'est le travail qui est mené par l'Agence d'agglomération de Saint-Etienne et par l'O. R. E. A. M. de Lyon-Saint-Etienne-Grenoble, la prise en considération au niveau du Gouvernement se faisant par l'intermédiaire des propositions du groupe central de planification urbaine.

Pour illustrer mes propos, je citerai deux exemples pris dans les domaines sur lesquels M. Durafour m'a interrogé.

En ce qui concerne la rénovation urbaine, le V^e Plan avait prévu, pour l'agglomération de Lyon, trois opérations portant sur 16 hectares, avec une subvention de 2.800.000 francs ; pour Grenoble, deux opérations portant sur 6,5 hectares, avec une subvention de 1 million de francs ; pour Saint-Etienne, sept opérations portant sur 41 hectares et avec une subvention de 16.400.000 francs.

Lorsqu'en janvier 1965, le comité interministériel d'aménagement du territoire s'était prononcé sur la politique générale d'aménagement de la métropole Lyon-Saint-Etienne, il avait mis l'accent sur la nécessaire restructuration du centre de Saint-Etienne. Depuis cette date, les études ont été activement poursuivies au sein de l'Agence d'agglomération de Saint-Etienne et de l'O. R. E. A. M., et le dossier de l'opération de rénovation de Saint-Etienne a été adressé le 30 juillet 1969 au ministère de l'équipement et à la délégation à l'aménagement du territoire. Une première tranche de travaux est en cours d'examen.

S'agissant du caractère spécifique des actions à mener dans chacun des pôles, je rappellerai par ailleurs l'effort d'équipement particulier qui a été fait pour Saint-Etienne, pour faciliter et accélérer la conversion industrielle de cette région.

C'est ainsi que, sur les crédits du F. I. A. T. et ceux du ministère de l'équipement, a été accélérée la réalisation de l'autoroute Givors-Firminy.

Pour ne citer que les interventions du F. I. A. T., je rappelle que 6.500.000 francs ont été consacrés au pont de Givors en 1965, 7 millions au tronçon Givors-Rive-de-Giers en 1968 et 1.500.000 francs aux acquisitions de terrains sur la rocade périphérique de Saint-Etienne en 1969.

Telles sont les précisions que je peux apporter en réponse à cette question orale. M. Durafour pourra constater que c'est bien avec équité que sont étudiés les problèmes de Saint-Etienne, parce que, dans toute la mesure du possible et tout en examinant les questions au niveau de la métropole, nous entendons répondre aux problèmes spécifiques de l'agglomération stéphanoise.

Là encore, un certain décalage peut être constaté entre le moment où les questions sont posées et celui où les réponses arrivent. Il n'en reste pas moins que les efforts accomplis en faveur de cette région, et tout spécialement celui qui a été réalisé à Saint-Etienne, sont considérables.

M. Durafour le sait lui-même et il comprendra que, dans de telles conditions, j'aie voulu, même très rapidement, faire un retour en arrière, afin de citer certains faits et certains chiffres, lesquels doivent d'ailleurs le satisfaire dans l'action qu'il poursuit lui-même.

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

M. Michel Durafour. Monsieur le ministre, la création de la métropole d'équilibre Lyon-Saint-Etienne-Grenoble pose certainement des problèmes. D'ailleurs, lorsque Grenoble fut rattachée à cette métropole d'équilibre déjà très complexe, j'ai été personnellement à la fois très satisfait et un peu inquiet, étant donné qu'un des côtés du triangle était assez grand.

Il n'en demeure pas moins que cette métropole existe et que, confrontés aux problèmes que pose son existence, nous devons maintenant savoir très exactement quel sera, dans cette métropole tripolaire, le rôle de chacun des trois pôles.

Voilà pourquoi, monsieur le ministre, je vous ai posé une question qui ne tendait nullement à protester contre ce qui était fait en faveur de Lyon et de Grenoble, dont je me sens parfaitement solidaire, mais à déterminer très exactement quel était le rôle de Saint-Etienne dans cette nouvelle métropole d'équilibre.

Peut-être vous apprendrai-je que le maire de Saint-Etienne, deuxième ville de la région Rhône-Alpes, ne siège pas à la Coder, ce qui ne simplifie pas particulièrement les problèmes.

Quels sont ces problèmes ?

Il y a d'abord celui de l'enseignement supérieur. Vous l'avez évoqué, en rappelant très justement la visite rendue à Saint-Etienne, le 12 décembre 1966, par M. le Premier ministre.

Depuis, les choses ont évolué dans un sens favorable. Certes, vous avez parfaitement le droit de considérer désormais la bouteille comme à moitié pleine. Vous l'avez fait. Mais je conserve moi-même le droit de vous dire qu'elle reste à moitié vide.

En effet, l'université de Saint-Etienne est créée, mais seulement sur le papier. Il reste encore à lui donner une consistance.

J'ai appris — avec beaucoup de plaisir — que le conseil provisoire de l'université créée à la suite de la loi d'orientation, avait désormais qualité pour émettre des propositions, en liaison bien sûr avec les échelons nationaux. Ce conseil de l'université n'y manquera certainement pas, puisqu'aussi bien le problème de l'enseignement complet de la médecine n'est pas encore résolu, qu'il faut encore doter les U. E. R. de droit des troisième et quatrième années de sciences économiques, et qu'à l'U. E. R. de sciences un certain nombre de disciplines sont à mettre en place.

Je voudrais attirer votre attention, monsieur le ministre, sur un point qui me paraît important.

Lors d'une visite à Saint-Etienne, en 1966, à une époque où il y avait peu de vie dans cette ville, le Premier ministre avait surtout insisté sur le premier et sur le deuxième cycle.

Mais l'expérience prouve qu'un étudiant qui a été obligé de s'expatrier pour terminer ses études revient rarement dans sa ville d'origine. Voilà pourquoi je suis persuadé qu'il importe de créer un troisième cycle qui serait, certes, orienté de telle façon qu'il fixerait les intellectuels et favoriserait le développement du secteur tertiaire.

A cet égard, l'existence des laboratoires de l'Ecole des mines permet dès maintenant des enseignements de troisième cycle en métallurgie physique et en chimie des métaux. Ces deux spécialités sont la suite logique de la maîtrise de chimie-physique.

Tout est en place pour réaliser ce troisième cycle, sans aucune dépense, à Saint-Etienne. Il faudrait simplement que les ministères intéressés, celui de l'éducation nationale et celui du développement industriel et scientifique, parviennent à un accord.

En ce qui concerne les équipements, vous m'avez répondu, monsieur le ministre, qu'il n'était guère possible de les répartir au prorata des populations. Vous avez, pour une part, raison, mais je suis moins réjoui que vous-même de ce qui a été fait jusqu'à présent.

Air Inter s'est installé à Saint-Etienne-Bouthéon, grâce à la pression qui a été exercée par la délégation à l'aménagement du territoire. Mais cette installation n'est pas gratuite. Je me permets de vous rappeler que le département, la ville de Saint-Etienne et la chambre de commerce participent, pour un tiers, au déficit de la ligne. Or, lorsque j'ai demandé au directeur d'Air Inter si nous participerions dans l'avenir aux bénéfices, il a paru extraordinairement choqué que j'aie l'impudence de poser une telle question.

D'autre part, en ce qui concerne le fonds d'intervention pour l'aménagement du territoire — le F. I. A. T. — je vous indique que j'ai été informé, il y a quelques semaines seulement du fait que le F. I. A. T., qui avait pourtant, lors d'une réunion qui, me semble-t-il, a eu lieu au mois de juin 1965, donné son accord à la direction des routes pour contribuer au financement d'une partie urbaine de l'autoroute, avait décidé de se retirer de l'opération, laissant au ministère de l'intérieur et à la ville de Saint-Etienne le soin de fournir les cinq millions de francs qu'il n'apportait plus.

S'agissant de la rénovation urbaine, l'opération que nous devons réaliser est importante, par rapport à celles de Lyon ou de Grenoble. Mais cela provient du fait — et vous le savez parfaitement — que notre tissu urbain est particulièrement usé et qu'en ce domaine-là nous étions déjà très défavorisés. Le VI^e Plan, monsieur le ministre, doit être l'occasion d'un rattrapage indispensable.

On nous dit, notamment, que le nombre des étudiants, est trop faible dans telle ou telle discipline. Mais c'est un cercle vicieux ! En l'absence de structures d'accueil, pour l'enseignement supérieur, il n'y a pas d'étudiants. C'est ce qui explique que, dans une ville comme Saint-Etienne, la progression annuelle du nombre des élèves ait été de 100 à 150 p. 100, tandis que, dans le reste de la région Rhône-Alpes, elle n'a été que de 13 à 14 p. 100.

Cela tient aussi au fait que, ces jeunes structures universitaires étant mises en place avec un nombre d'étudiants moins important, peut-être, les résultats sont bien meilleurs. Ainsi, en 1968, pour la première année de médecine, il y a eu 40 p. 100 de reçus à Saint-Etienne, contre 20 p. 100 à Lyon. Même si j'avais quelque plaisir à penser, en tant que maire de Saint-Etienne, que mes administrés sont deux fois plus intelligents que les Lyonnais, je dois admettre que ce résultat est dû ou fait que les structures qui sont en place à Saint-Etienne sont beaucoup plus efficaces. C'est pour cette raison que les cas de réussite sont plus nombreux. D'ailleurs, les universitaires lyonnais, comme les Stéphannois, en sont persuadés.

Monsieur le ministre, j'ai pris bonne note de ce que vous avez dit. Je répète que mon intervention n'avait nullement pour objet de demander une diminution de la part de Lyon ou de celle de Saint-Etienne. Mais je voudrais que, lors de la mise en place du VI^e Plan — qui est imminente — il fût tenu compte des nouvelles circonstances qui entourent le développement de Saint-Etienne, même depuis la visite de M. Pompidou en 1966.

En fonction de ces nouvelles circonstances, des urgences qui se manifestent et de la nécessité de « conforter » cette métropole qui, étant donné son étendue, n'aura de valeur que si les trois pôles sont également dotés d'éléments structurants, je vous demande, monsieur le ministre, de veiller à ce que, à la faveur de la mise en place du VI^e Plan, des mesures soient prises afin que les crédits soient, harmonieusement répartis.

AMÉNAGEMENT DES CONGÉS SCOLAIRES

M. le président. M. Christian Bonnet expose à M. le ministre de l'éducation nationale que les dispositions dont il a été fait état en ce qui concerne le nouveau régime des congés scolaires font l'objet de vives critiques. Elles risquent de mettre dans l'embarras des familles de condition modeste en automne et en hiver et d'abréger encore, sans étalement aucun, la période estivale pendant laquelle certaines régions dont l'activité économique n'est guère favorisée par ailleurs peuvent bénéficier de la présence des citadins. Il lui demande quelles mesures correctives il entend prendre pour pallier ces difficultés dans l'un et l'autre domaine.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'éducation nationale.

M. Pierre Billecocq, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'éducation nationale. Le calendrier des congés scolaires pour l'année 1969-1970 reprend, dans ses grandes lignes, celui de l'année précédente. Les modifications apportées concernent surtout le congé de la Toussaint : il est de huit jours au lieu de quatre, les jours supplémentaires étant pris sur les grandes vacances.

Ainsi, le nombre total des journées de congé pour l'année scolaire s'élèvera, pour les élèves des écoles pré-élémentaires et élémentaires, à 113 jours, comme l'année dernière. Les élèves de l'enseignement du second degré, bénéficieront de 117 jours, au lieu des 120 jours qui étaient accordés précédemment. Pour eux, les grandes vacances ont donc été encore réduites de trois jours.

En ce qui concerne le congé de la Toussaint, les élèves étant entrés le 8 septembre dans les écoles primaires, et le 15 septembre dans les établissements du second degré, il a paru nécessaire de leur accorder une détente au cours de ce long trimestre scolaire. Cette interruption, sans gêner le rythme des études, répond par ailleurs, je vous le rappelle, au désir de très nombreux parents attachés aux cérémonies traditionnelles qui entourent cette fête de la famille et du souvenir.

En ce qui concerne les vacances d'été, les réductions respectives de quatre jours et de sept jours, pour les élèves de l'enseignement primaire et de l'enseignement du second degré, la décision a été prise après consultation des fédérations de parents d'élèves. Celles-ci ont été unanimes à considérer ces vacances comme trop longues ; elles ont fait observer que les élèves les plus jeunes y oublient une bonne partie de ce qu'ils ont appris au cours de l'année scolaire écoulée, ce qui conduit à consacrer, à la rentrée, plusieurs semaines à des révisions, au détriment du programme nouveau. Pour les élèves plus âgés, l'étalement des vacances d'été ne peut que réduire le temps pendant lequel ils auront à assimiler le programme de leurs études.

On se plaint, ici ou là, de la lourdeur des horaires scolaires et de l'abondance toujours accrue des connaissances que les enfants doivent acquérir, en rapport avec les progrès scientifiques et techniques. Vous conviendrez avec moi que, quel que soit l'allègement consenti dans la plupart des disciplines, rien n'aura été fait tant que l'on n'aura pas réparti sur un plus grand nombre de jours de classe l'enseignement des matières inscrites au programme.

En ce qui concerne les vacances d'hiver, un projet de calendrier comportant, entre autres mesures nouvelles, un congé prolongé en février avait été envisagé. Soucieux de la santé des élèves, ses auteurs auraient voulu pouvoir accorder à tous les enfants, à ceux notamment qui appartiennent à des familles de condition modeste, la possibilité d'aller passer quinze jours au plein air. Les représentants des parents avaient donné leur accord de principe à ce projet. Des considérations d'ordre financier ont contraint à y renoncer, au moins momentanément.

Deux objections sont faites à l'encontre du calendrier actuel des vacances scolaires : que faire des enfants pendant ces congés, lorsque les parents travaillent à l'extérieur, et pourquoi réduire les vacances d'été au détriment des régions qui ne connaissent une activité touristique qu'à ce moment de l'année ?

Le problème de la surveillance des enfants pendant les congés se pose depuis quelques années avec une acuité croissante.

Naguère, l'enfant demeurait avec ses parents, en famille. Dans le meilleur des cas, il partait avec le père ou la mère chez d'autres parents, heureux de bénéficier d'un changement de milieu et d'une détente d'au moins quelques jours.

Aujourd'hui, les parents travaillent. Souvent, ils ne sont ni l'un ni l'autre au domicile familial, pour accueillir et surveiller leurs enfants. De plus en plus, en raison de leurs obligations professionnelles, ils demandent au ministre de l'éducation nationale d'assumer une responsabilité qui, jusqu'ici, leur incombait et qu'ils revendiquaient jalousement il y a encore quelques années seulement.

Il ne s'agit nullement d'une démission de leur part. Il suffit, du reste, pour s'en rendre compte, de voir avec quel intérêt ils suivent, quoi qu'on en dise parfois, tout ce qui touche aux études et à l'éducation de leurs enfants.

Mais les conditions sociales du travail sont devenues telles que nombre d'enfants, hormis le temps qu'ils passent à l'école,

échappent à toute surveillance et ne sont plus soumis à aucune discipline. Cela est vrai les jours de classe, ce l'est davantage au moment des congés scolaires.

Je fais remarquer à M. Bonnet que la solution, à cet égard, n'appartient pas au ministre de l'éducation nationale. Rien, dans les structures statutaires de mon administration, n'a été prévu pour cette tâche de caractère social. Les maîtres n'ont pour mission que d'instruire et d'éduquer. La prise en charge des enfants pendant leurs loisirs relève légalement de l'autorité exclusive des parents.

Les maîtres — et je pense surtout aux instituteurs et aux professeurs des anciens centres publics d'apprentissage — ont compris depuis longtemps la nécessité qu'il y avait à s'intéresser aux loisirs des enfants des travailleurs. Ils ont créé cet admirable réseau de colonies de vacances qui permet à des centaines de milliers d'enfants de s'évader à la campagne ou à la mer, d'apprendre à se connaître hors de l'école, de faire leur apprentissage de la vie en collectivité.

Les diverses associations qui gèrent les camps et les colonies de vacances ont été consultées. Il leur a été demandé si elles pouvaient accueillir des enfants pendant les petits congés scolaires. Leurs réponses ont été identiques : les vacances d'automne, d'hiver et de printemps ne peuvent qu'être bénéfiques pour les enfants, mais les conditions ne sont pas réunies pour accueillir tous ces jeunes colons à ces moments de l'année.

Les vacances d'hiver sont onéreuses pour les familles — frais de transport et d'équipement des enfants — et pour les associations, du fait notamment des aménagements à apporter aux installations existantes, qui sont conçues, généralement, pour servir en période estivale, et aussi en raison des frais d'organisation de stages de formation de moniteurs nouveaux spécialisés pour des colonies d'hiver.

Sans attendre, plusieurs de ces associations, auxquelles se joignent maintenant celles de parents d'élèves, organisent d'ores et déjà des vacances d'hiver partout où cela est rendu possible, grâce à leurs propres efforts et à la participation de bonnes volontés rencontrées sur les lieux d'accueil des élèves.

En attendant une extension de ce mouvement, il a paru prudent de s'en tenir, momentanément, au calendrier de vacances établi depuis plusieurs années déjà. Au demeurant, ce calendrier n'est pas intangible. Chaque fois que l'intérêt général des familles et des élèves l'exige, les dates des vacances pourront être modifiées en conséquence.

A titre individuel, vous le savez, des dérogations ont été prévues. A diverses reprises, on a invoqué les difficultés qu'entraîne, pour les petits agriculteurs, l'impossibilité de faire appel, en période scolaire, à leurs propres enfants pour les aider dans leurs travaux saisonniers. Des dispenses sont régulièrement accordées par les inspecteurs d'académie aux enfants âgés de plus de douze ans occupés momentanément à des travaux agricoles, si, jusque-là, ils ont fréquenté assidûment l'école.

Si, sur le plan économique national, un accord intervient qui permette un plus grand étalement des congés d'été et d'hiver des travailleurs, nul doute que les vacances scolaires ne soient modifiées en conséquence.

En cette matière, en effet, la règle qui a toujours été suivie par mes prédécesseurs et par moi-même consiste, d'une part, à faciliter le plus possible la vie en commun des enfants et de leurs parents — ce doit être le cas, au moins, pour les grandes vacances — et, d'autre part, à adopter, chaque fois qu'un choix s'impose dans la décision, la solution qui satisfait le plus grand nombre de parents et d'élèves.

Celle qui a été adoptée pour la fixation des dates des vacances scolaires semble, à nos yeux, répondre au vœu de la majorité des familles intéressées.

Toute autre solution risquerait, selon nous, pour avantager une minorité d'intérêts, d'entraîner un plus grand nombre de difficultés pour les parents et de gêner les études de leurs enfants.

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

M. Christien Bonnet. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie des indications que vous venez de fournir.

Cependant, je conteste, dès l'abord, le début de votre propos.

Vous avez déclaré que le calendrier des congés scolaires pour l'année 1969-1970 reprenait, dans ses grandes lignes, celui de l'année précédente. Or c'est inexact sur trois points.

En premier lieu, j'observe que l'avancement sensible de la rentrée a eu pour effet la suppression radicale de la saison estivale dans certaines régions qui ne peuvent déjà pas prolonger la saison d'été par une saison d'hiver.

En deuxième lieu, on a fait une distiction — et ceci pour la première fois, me semble-t-il — entre la date de rentrée de l'enseignement primaire et celle de l'enseignement secondaire. De nombreux parents, à leur corps défendant, ont dû ramener des adolescents à Paris, huit jours avant la date de rentrée de ceux-ci, pour qu'un « moutard » de six ans puisse faire sa rentrée à la date fixée.

En troisième lieu, le congé de la Toussaint sera d'une semaine entière, et cela aussi pour la première fois.

Ces innovations constituent un changement radical par rapport au régime antérieur des congés scolaires. Je prétends que, loin d'avantager, comme vous l'avez dit, une minorité d'intérêts, elles pénalisent, en réalité, les régions les plus dépourvues sur le plan économique, celles qui sont obligées de faire du tourisme leur activité essentielle. D'autre part, ces innovations mettent dans la gêne les familles les plus modestes, ou celles dont le père et la mère sont obligés de travailler.

Sinon dans les campagnes, du moins dans les villes, que faire, en effet, les années où le temps n'est pas, comme il l'a été en 1969, exceptionnellement beau ? La presse nous rappelait ce matin qu'il y a un demi-siècle que le mois d'octobre n'avait pas été aussi clément que celui-ci.

Que faire pendant cette semaine de la Toussaint, qui est généralement brumeuse et pluvieuse dans l'ensemble du pays — et pas seulement en Bretagne, je me permets de le signaler : ix météorologistes et aux stations de radiodiffusion — que faire des jeunes citadins de famille modeste ? Certes, ceux qui sont âgés de plus de dix-huit ans peuvent aller voir *Porcherie* ! Mais il en est d'autres qui n'ont pas la possibilité d'aller au cinéma et qui, du fait de l'environnement, du climat des villes, courent des risques sur le plan moral. Que faire de ces huit jours d'une liberté, qui tourne facilement à la licence ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, ce problème n'est pas celui d'une minorité d'intérêts. C'est, je le répète, le problème de l'activité économique de régions qui ne bénéficient pas d'implantations industrielles, c'est le problème de la gêne dans laquelle sont plongées les familles les plus dépourvues, les plus démunies sur le plan des ressources.

Jusqu'à présent on a avancé deux arguments contre l'étalement des vacances. On a invoqué tout d'abord les exigences de la scolarité. Je me permets de vous renvoyer à certaines statistiques qui prouvent que la moitié des personnes prenant des congés en France sont, ou des célibataires, ou des ménages sans enfant, ou des ménages n'ayant aucun enfant âgé de cinq à dix-huit ans.

On a avancé ensuite que l'étalement des congés constituerait une gêne pour la production industrielle. C'est une aimable plaisanterie, si l'on veut bien considérer que notre puissant voisin, l'Allemagne fédérale, est à la fois celui qui dispose de la plus grande puissance industrielle en Europe occidentale et celui qui a le plus étalé les congés.

Dans notre pays, les organismes corporatifs et professionnels de tous poils exigent. En présence des exigences contradictoires des parents d'élèves, des enseignants, de la S. N. C. F., du ministre de l'intérieur, soucieux de ne pas voir les routes encombrées par trop de véhicules aux mêmes moments — ce qui arrive fatalement lorsque la rentrée scolaire est fixée peu après la fin du mois d'août — votre tâche — je le reconnais — n'est pas facile.

Mais quand vous dites que les parents d'élèves, en majorité, sont favorables aux nouvelles dispositions relatives aux congés scolaires, j'en viens à me demander si la représentativité des organismes de parents d'élèves n'est pas comparable à la représentativité de ces organismes de travailleurs indépendants qui ont conduit le Parlement à commettre, en matière de retraite et d'assurance maladie des commerçants, l'erreur que vous savez et qu'une très heureuse initiative du Gouvernement va nous permettre de corriger dès la fin du mois de novembre.

Monsieur le ministre, vous avez, en vérité, à la fin de votre propos, touché du doigt le fond du problème. Il est certain que certaines préoccupations du corps médical dues à un « trimestre » de quatre mois sont parfaitement légitimes. Mais

pourquoi sont-elles légitimes en France ? Elles le sont parce que les programmes sont aberrants. En réalité, de toutes les réformes qui ont été, sinon menées à bien, du moins décidées sur le papier ces dernières années, la seule qui aurait mérité d'être réalisée ne l'a pas été : c'est l'allégement des programmes.

Je suis en désaccord formel avec vous, monsieur le ministre, quand vous évoquez la nécessité d'un plus grand nombre de jours de classe pour permettre aux élèves d'assimiler les connaissances de plus en plus vastes qui leur sont demandées.

Monsieur le ministre, vous avez fait de très brillantes études. Que vous en reste-t-il ? Essentiellement, une discipline d'esprit et vous savez très bien, vous qui avez « une tête bien faite », que l'essentiel n'est pas d'avoir une tête bien pleine et de bourrer les cerveaux de nos pauvres enfants durant sept heures de cours par jour. S'ils n'en suivaient que quatre ou cinq, comme c'est le cas dans les pays voisins, il serait possible, alors, d'envisager un trimestre de trois mois et la suppression du congé de la Toussaint dont pourrait parfaitement s'accommoder le corps médical.

Je ne veux retenir qu'un seul de vos propos, celui qui a trait à la non immutabilité des congés scolaires actuels et je vous remercie par avance, si, en liaison avec vos collègues du Gouvernement et notamment avec M. le secrétaire d'Etat au tourisme, favorable à un étalement des congés payés, vous pouvez opérer un aménagement correspondant à l'intérêt des régions les plus défavorisées et des familles les plus modestes. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants et sur de nombreux bancs.)

M. le président. La séance réservée par priorité aux questions orales est terminée.

Je vais ouvrir immédiatement la séance prévue pour la suite de l'ordre du jour.

— 2 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, à seize heures vingt-cinq, troisième séance publique :

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1970 (n° 822). (Rapport n° 835 de M. Sabatier, suppléant M. Philippe Rivalin, rapporteur général, au nom de la commission des Finances, de l'économie générale et du Plan.)

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE (suite).

(Annexe 9. — M. Fossé, rapporteur spécial : avis n° 836, tome VIII, de M. Beraud, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales).

La séance est levée.

(La séance est levée à seize heures vingt-cinq minutes.)

Le directeur du service du compte rendu sténographique
de l'Assemblée nationale,
VINCENT DELBECCHI.