

## CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

### 4<sup>e</sup> Législature

#### PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

#### COMPTE RENDU INTEGRAL — 27<sup>e</sup> SEANCE

2<sup>e</sup> Séance du Lundi 3 Novembre 1969.

#### SOMMAIRE

1. — **Loi de finances pour 1970 (deuxième partie).** — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3249).

**Transports terrestres. — I. Services communs et transports terrestres.**

MM. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan; Fortuit, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges.

MM. Mondon, ministre des transports; Ducoloné.  
MM. Cermolacce, le ministre des transports, Gerbaud, Dumortier, Barberot, Ducoloné, Claudius-Petit, Catalifaud, Stehlin.

MM. le ministre des transports, Dumortier, Cermolacce, Claudius-Petit.

*Etat B :*

Titre III. — Adoption de la réduction de crédit.

Titre IV :

Amendement n° 84 de M. Delmas: MM. Delmas, Ruais, rapporteur spécial; le ministre des transports. — Retrait.

L'amendement est repris par M. Dumortier: MM. Dumortier, Claudius-Petit, le ministre des transports, de la Malène, Hunault. — Retrait.

Adoption du titre IV.

*Etat C :*

Titre V. — Adoption des autorisations de programme et des crédits de paiement.

Titre VI. — Adoption des autorisations de programme et des crédits de paiement.

Renvoi de la suite de la discussion budgétaire.

2. — **Ordre du jour** (p. 3268).

**PRESIDENCE DE M. ROLAND BOSCARY-MONSSERVIN,**  
vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente.

**M. le président.** La séance est ouverte.

— 1 —

**LOI DE FINANCES POUR 1970 (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 1970 (n° 822, 835).

#### TRANSPORTS

I. — Services communs et transports terrestres.

**M. le président.** Nous abordons la discussion des crédits du ministère des transports (Section I. — Services communs et transports terrestres).

Ce débat a été organisé comme suit :

Gouvernement, une heure ;  
Commissions, vingt-cinq minutes ;

Groupes :

Union des démocrates pour la République, quarante minutes ;  
Républicains indépendants, vingt-cinq minutes ;  
Socialiste, dix minutes ;  
Communiste, vingt minutes ;  
Progrès et démocratie moderne, dix minutes ;  
Isolés, cinq minutes.

La parole est à M. Ruais, rapporteur spécial de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan, pour les transports terrestres.

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, comme vous le savez, le budget du ministère des transports est constitué pour l'essentiel par des contributions et subventions de l'Etat en faveur de la S. N. C. F., au titre des conventions en vigueur.

En effet, sur un montant de 5.905.403.271 francs, les versements à la S. N. C. F. représentent 4.973 millions de francs. Ils se montaient l'an dernier à 5.060 millions. Nous pouvons donc enregistrer avec satisfaction, cette année, que la dépense plafonne.

La répartition de ces crédits en contributions, remboursements et subventions d'équilibre s'établit comme suit en 1969 et 1970.

Contributions, 1969 : 2.252 millions ; 1970, 3.572 millions.

Remboursement de réductions forfaitaires, 1969 : 530 millions ; 1970 : 555 millions.

Compensation pour refus de majoration de tarif et subventions pour déficit, 1969 ; 2.278 millions ; 1970 : 846 millions.

Le total représente 5.060 millions en 1969 et 4.973 millions en 1970.

La modification du chiffre des contributions et, par voie de conséquence, la diminution de la subvention d'équilibre que je viens de citer tiennent à l'application du principe de normalisation et d'égalisation des charges, tel qu'il résulte du projet de réforme visant la S. N. C. F.

Les grandes lignes de ce projet tiennent en quatre points.

Le premier point concerne la mise à égalité de la Société avec ses autres concurrents, ce qui se fera en portant au niveau équitable les contributions que la S. N. C. F. recevait déjà, mais de manière insuffisante, au titre de son infrastructure, de ses charges de passages à niveaux et de ses charges de retraites.

Le deuxième point consiste à lui rendre la liberté de gestion et la liberté tarifaire. Il a été décidé corrélativement que tout refus qui lui serait opposé, tant à une suppression de service qu'à une majoration de tarif, donnerait lieu à un remboursement intégral de la perte subie. Ce sont les compensations tarifaires.

Le troisième point consiste en un programme de modernisation qui tendrait à accroître la productivité de cette entreprise et entraînerait une réduction progressive de l'effectif du personnel de 50.000 agents en quatre ans. On créerait corrélativement une prime de modernisation spéciale pour le personnel.

Le quatrième point, enfin, serait la forfaitisation de la subvention d'équilibre proprement dite, qui devrait disparaître en quatre ans et entraînerait, par voie de conséquence, la restitution à la direction générale de l'entreprise de son entière responsabilité et la création sur ces bases d'un véritable marché concurrentiel des transports en France.

Ces mesures résultent des nouvelles conventions établies entre l'Etat et la S. N. C. F. et qui ont fait l'objet d'un débat dans cette enceinte même les 15 et 16 octobre derniers.

Je ne reprendrai pas le débat dans son ensemble, me bornant à quelques points auxquels il n'a pas donné de réponse et m'en référant pour le reste à mon rapport imprimé.

Comme suite au rétablissement de la liberté tarifaire, la première de ces questions est de savoir si les correctifs régionaux continueront à être appliqués au 1<sup>er</sup> janvier 1970. S'ils l'étaient, ils devraient être remboursés à la S. N. C. F. Sur quelle ligne du budget présenté aujourd'hui seront-ils imputés? Dans le cas contraire, quelles compensations seraient accordées aux régions, sur un autre budget?

En outre, la liberté tarifaire qui serait laissée à la S. N. C. F. ne serait pas complète — il convient de le noter — l'Etat se réservant d'empêcher les hausses décidées par la S. N. C. F. en accordant les compensations financières à celle-ci.

Dès lors, il apparaît qu'une telle pratique faussera l'équilibre du nouveau système basé sur l'établissement, par la concurrence, d'un marché des transports équilibré: il s'agira, en fait, d'un véritable dumping. La commission désirerait savoir, monsieur le ministre, si, à votre avis, ce système ne créera pas des distorsions de trafic antiéconomiques.

Sur un autre plan, la commission s'est inquiétée de connaître ce qui se passerait si, par suite de circonstances qui ne sont pas absolument imprévisibles, la subvention de la S. N. C. F. restant bloquée, celle-ci n'étant pas autorisée à augmenter ses tarifs et, enfin, les compensations payées étant insuffisantes par suite d'un désaccord sur leur calcul avec l'administration des finances, la société se trouvait face à un problème d'équilibre de son budget.

Il est apparu que celui-ci ne pouvait être réalisé qu'en diminuant les amortissements industriels qui remplaceront l'indemnité de renouvellement.

La commission a noté que ce danger pouvait se manifester aussi en cas de circonstances économiques générales non imputables à la S. N. C. F. et qu'il n'y avait pas de disposition prévue pour la sauvegarde du programme d'investissement. Que prévoyez-vous, monsieur le ministre, pour la protection du niveau des investissements?

Il est apparu également que les primes d'intéressement qui seront servies au personnel, si elles sont gagées essentiellement sur la productivité, et compte tenu de l'étroitesse budgétaire dans laquelle se mouvra toujours la société, constitueront une compensation d'un montant très modique vis-à-vis des augmentations de salaires annuelles générales.

Dans ces conditions, elles risquent d'être une incitation peu active pour les cheminots. Or, le succès de la réforme est essentiellement lié à leur acceptation et à leur activité. C'est pourquoi, monsieur le ministre, la commission serait heureuse de savoir quelles dispositions vous envisagez pour donner à cette prime un caractère dynamique et un montant suffisant.

Enfin, il est apparu que si vous envisagez de maintenir le contingentement en zone longue pendant toute la durée de la période transitoire de quatre ans, pour aboutir à l'équilibre du budget de la S. N. C. F., vous ne prenez aucun engagement pour la période ultérieure.

Or, il semble évident qu'un certain contingentement sera toujours nécessaire pour éviter les gaspillages d'investissements,

ne serait-ce d'ailleurs que pour empêcher les luttes de concurrence ruineuses entre les transporteurs routiers eux-mêmes. Nous aimerions donc connaître votre point de vue à ce sujet, ainsi que des indications sur la politique à longue échéance que vous projetez dans ce domaine.

Telles sont les remarques essentielles qu'appelle, à travers sa traduction dans le budget, votre projet de réforme de la S. N. C. F.

J'en viens maintenant au transport routier, qui est en pleine croissance. Le pourcentage du trafic national qu'il représente, pour les marchandises, est en passe d'égaliser celui du chemin de fer, ce qui explique que la tendance actuelle du Gouvernement, pour tenir compte des vocations économiques respectives du rail et de la route, soit le maintien du contingentement en zone longue, la libération du contingentement en zone courte, les restrictions apportées à la location exclusive de longue durée.

Les transporteurs routiers craignent que la mise en œuvre de ces mesures ne désorganise le transport en zone courte et, paradoxalement, ils s'élèvent contre le maintien du contingentement en zone longue.

Faute de disposer d'outils plus libéraux, le Gouvernement en reste pour l'essentiel à la coordination autoritaire.

La Communauté économique européenne recherche des outils de répartition du trafic plus libéraux, mais les règlements communautaires sur les transports, s'ils ont franchi un pas décisif en ce qui concerne les chemins de fer — et la réforme de la S. N. C. F. n'en est principalement qu'une application — n'ont pas fait de progrès pour la route et les voies navigables, exception faite en ce qui concerne les conditions de travail dans les transports routiers — la nouvelle réglementation sera totalement appliquée en France en septembre 1970 — les règles de concurrence et le contingentement communautaire.

Les problèmes relatifs aux taxes sur les véhicules, à la tarification d'usage des infrastructures, aux poids et dimensions des véhicules restent pendents, ce qui explique que la réforme de la S. N. C. F. soit apparue à tort aux transporteurs routiers comme une réforme des transports, exclusivement conçue en fonction des exigences de la S. N. C. F. et non en fonction de la recherche d'une concurrence à armes égales.

J'ai dit tout à l'heure que, sur un montant de 5.900 millions de francs environ que représente le budget du ministère de l'équipement, les versements à la S. N. C. F. s'élevaient à 4.979 millions de francs. Outre ceux-ci, on trouve un versement de 663 millions de francs à la R. A. T. P. et, enfin, un versement de 4.235 millions de francs pour subventions aux réseaux de chemin de fer secondaires: réseau de Provence, réseau du Vivarais et de Lozère, chemin de fer de la Corse.

La situation financière de la R. A. T. P. est très préoccupante. Le trafic du réseau ferré ne croît que très faiblement, tandis que plafonne le trafic du réseau routier, lequel a cessé de diminuer au cours des deux dernières années.

Dans de telles conditions, vu l'accroissement des charges, le déficit ne peut évidemment que croître.

Il serait donc opportun de proposer un plan de rétablissement de l'équilibre financier de la R. A. T. P. qui devrait, sans aucun doute, être jumelé avec un plan de réorganisation des transports de la région parisienne. Toutefois, il serait intéressant, au préalable, de juger de l'apport que constituera, pour le réseau, le déversement aux stations Nation et Etoile du trafic apporté par les deux antennes d'extrémité du réseau express régional, qui seront respectivement mises en service en décembre 1969 et au début de 1970.

Cette mise en service peut produire des fruits très intéressants, puisque le syndicat des transports parisiens prévoit cette année, en investissements, des subventions lui permettant d'installer le long du réseau express régional des parcs de stationnement d'intérêt régional qui pourront avoir un effet de dissuasion important.

En ce qui concerne les travaux du réseau express régional, les engagements relatifs au matériel roulant se bornent toujours à la section Etoile-Auber et à l'équipement de deux antennes citées précédemment.

Il est intéressant de mentionner, parmi les futurs projets, celui de la desserte de l'aéroport d'Orly et de l'aéroport de Roissy. L'idée se dessine de réaliser une telle liaison en prolongeant, d'une part, la ligne de métro n° 7 vers le Sud jusqu'à Orly et, d'autre part, vers le Nord jusqu'à Roissy, ce qui paraît judicieux.

Le dernier chapitre essentiel du budget des transports terrestres concerne l'exploitation des voies navigables.

Comme vous le savez, mes chers collègues, les travaux d'équipement des voies navigables ressortissent au budget du ministère de l'équipement, mais les problèmes d'exploitation ressortissent au ministère des transports. Les sommes inscrites au chapitre 45-31 du budget des transports s'élèvent à 12.863.000 francs, au lieu de 5.855.000 francs de l'an dernier, soit une augmentation de 7 millions environ.

L'explication ne réside pas dans une modification de la politique suivie les années précédentes, laquelle consiste toujours à accorder, d'une part, des bonifications d'intérêts à ceux qui reconstruisent la flotte en la modernisant, d'autre part, des primes de dégageant à ceux qui retirent de la navigation les coques les moins rentables.

Le fait nouveau est la décision prise par le Gouvernement de réorganiser la flotte française sur le Rhin. Cette réorganisation comprendrait essentiellement la création d'une communauté d'exploitation de navigation française rhénane, qui regrouperait les six sociétés effectuant actuellement ce trafic.

Corrélativement, la subvention qui était accordée chaque année sur la caisse de compensation des combustibles solides leur serait retirée et serait remplacée par une subvention de l'Etat d'un montant équivalent en 1970 — soit 7 millions de francs inscrits au budget — mais qui diminuerait progressivement pour s'annuler en 1975, afin que les économies ainsi demandées à la communauté résultent non seulement de ses efforts de regroupement, mais aussi de la modernisation de la flottille.

En outre, un crédit de 1.300.000 francs est également prévu à ce titre pour le désarmement des automoteurs rhénans de plus faible tonnage.

Telles sont, monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les observations essentielles qu'appelle le budget des transports terrestres. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

**M. le président.** La parole est à M. Fortuit, rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges, pour les transports terrestres. (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

**M. Jean-Claude Fortuit, rapporteur pour avis.** Mesdames, messieurs, l'excellent rapport de M. Ruais portait essentiellement sur l'analyse du projet de budget des transports terrestres. Il ne m'appartient donc pas de le reprendre en détail.

Aussi bien, le rapport que j'ai l'honneur de présenter au nom de la commission de la production et des échanges a permis à cette commission d'exprimer, du point de vue économique, son avis sur chacun des points du budget qui vous est soumis. Sans reprendre les différents sujets traités, je me bornerai donc à présenter pendant ce bref exposé les réflexions et les observations qu'appelle le projet du budget des transports terrestres ainsi examiné.

Toutefois, une remarque liminaire doit être présentée. M. le ministre de l'économie et des finances a bien voulu indiquer en substance dans son discours de présentation du budget devant l'Assemblée nationale qu'il souhaitait avant tout être clair et compris de tous, puisqu'il s'adressait aux représentants de la nation. Je tenterai de suivre cet excellent conseil qu'on doit d'ailleurs avoir présent à l'esprit lorsqu'on examine les documents budgétaires.

Le grand mérite du projet de budget des transports terrestres est de nous proposer une nouvelle politique des transports qui s'intègre dans une politique économique et financière d'ensemble, qui accepte les lois du marché et qui procède dans ce cadre aux réformes de structures indispensables. Les problèmes ainsi posés tendent essentiellement à l'adaptation des moyens de transports aux conditions d'une économie moderne.

Pour les transports routiers, cet objectif est atteint grâce au dialogue qui s'est établi entre le ministère des transports et la profession et qui se déroule dans des conditions très satisfaisantes.

Pour les transports par voie d'eau, le problème le plus important est celui de l'infrastructure qui, comme l'a rappelé M. Ruais, relève de la compétence du ministère de l'équipement.

En définitive, c'est donc le problème de la révision des rapports entre l'Etat et les entreprises nationales qui doit aujourd'hui retenir notre attention.

La réforme de la S. N. C. F. est engagée. Elle a été longuement évoquée lors d'un récent débat. Je n'y reviendrai donc pas, sauf pour souligner l'importance que nous devons attacher à l'évolution en sens inverse des dotations inscrites aux chapitres 45-42 et 45-44.

En revanche, aucune réforme de la R. A. T. P. n'a encore été amorcée. Or le montant de la subvention de l'Etat augmente cette année encore de 125 millions de francs. Il n'est pas douteux qu'une réforme profonde serait également nécessaire dans ce domaine. Elle doit donc être engagée et le plus tôt sera le mieux.

Cependant, il convient de distinguer les problèmes posés à la R. A. T. P. par l'exploitation de ses deux réseaux. Pour le réseau ferré, il s'agit avant tout de priorités à définir dans le choix des investissements et d'améliorations à apporter dans la gestion commerciale.

En revanche, il est clair qu'on ne peut demander à la R. A. T. P. de gérer son réseau de surface d'une façon satisfaisante aussi longtemps que ne seront pas réalisées les conditions qui permettront le fonctionnement même de ce réseau. Ce n'est pas le cas actuellement puisque, pendant les heures de pointe, les autobus de la R. A. T. P. avancent à une vitesse inférieure à celle des bateaux-mouche sur la Seine.

Parlant de la circulation dans Paris, M. le préfet de police a pu dire qu'il s'agissait d'un « miracle quotidien ». Il a ajouté que « peu d'entreprises humaines doivent être conduites avec un pareil mépris du rendement et de la rationalité que l'entreprise collective de la circulation des Parisiens ».

Ce ne sont pas les 20.000 places de parc de stationnement créées en six ans — malheureusement, on ne peut pas en construire beaucoup plus — qui peuvent nous fournir la solution. Il suffit, pour s'en convaincre, de comparer ce chiffre aux 216.000 automobiles qui stationnent régulièrement sur la chaussée, aux 200.000 ou 300.000 qui s'y trouvent en stationnement irrégulier et aux 140.000 voitures nouvelles qui s'ajoutent chaque année au parc parisien.

Certes, il y aurait lieu de se poser la question de savoir si le taux des amendes n'est pas trop faible. En tout cas, il faut souligner qu'il n'a pas augmenté depuis dix ans. Mais il convient aussi de remarquer que les cinquante millions de francs ainsi recueillis ne peuvent même pas servir à la collectivité locale pour la construction de parcs de stationnement ou l'aménagement des croisements gênants ou dangereux.

Si l'on veut mettre fin à une situation où tout le monde est perdant — non seulement les autobus de la R. A. T. P., mais aussi les usagers prioritaires, les médecins, les ambulanciers, les services de police, les pompiers, les commerçants, les piétons et même les automobilistes sérieux — il faut procéder à une remise en ordre.

L'un des éléments de cette remise en ordre doit être envisagé avec lucidité. C'est le stationnement payant, considéré non comme une solution mais comme un moyen efficace et pratique de remédier à une situation désordonnée.

Cela dit, les efforts accomplis par la R. A. T. P. pour l'aménagement de certaines stations de métro, pour la réalisation de centres commerciaux, de boutiques, de stations personnalisées doivent être jugés comme autant de succès à porter au crédit d'une politique commerciale qu'on peut, qu'on doit qualifier d'exemplaire.

Dans un monde où chaque mètre carré de terrain bien desservi par des moyens de transport à grande capacité représente un capital considérable, il serait paradoxal que nos entreprises nationales n'en profitent pas pour diversifier leur activité, augmenter leurs ressources et améliorer leur image de marque.

Encore faudrait-il que, sur le plan des investissements, elles soient conscientes de la nécessité d'adapter leurs réalisations à l'évolution générale des modes de vie. Cette remarque est particulièrement valable pour tout ce qui concerne la création de lignes nouvelles et l'aménagement des réseaux existants. Les liens entre une telle politique d'investissement et une action commerciale dynamique sont d'ailleurs évidents. Si l'on prend l'exemple des trains « auto-couchettes » et si l'on analyse les cas dans lesquels les chemins de fer ont su résister victorieusement à la concurrence d'autres moyens de transport, on constate que le succès provient toujours de la conjonction d'une politique commerciale moderne et d'une politique d'investissement hardie, précisément dans des secteurs où l'adoption de moyens modernes ou la création de services nouveaux ont permis la satisfaction de besoins également nouveaux.

Cela nous conduit à un examen particulièrement attentif des possibilités désormais offertes à notre pays grâce à la mise au point de moyens de transport nouveaux comme l'aérotrain. Les études effectuées à ce sujet concluent à un prix de revient global par voyageur au kilomètre de douze centimes environ,

toutes charges comprises. Ce chiffre est à comparer au prix du kilomètre en première et en seconde classe de la S. N. C. F., soit respectivement 16,5 centimes et 11,1 centimes.

La création d'un moyen de transport terrestre très rapide pourrait donc susciter une demande telle que la rentabilité du système fût assurée. C'est pourquoi il convient de se féliciter de l'avance de trois ans prise par notre pays sur les projets similaires étudiés en Grande-Bretagne et aux États-Unis.

Mais il est souhaitable aussi que l'aérotrain, qui a fait la preuve de sa valeur technique, puisse faire la démonstration de son rôle économique sur une ligne dont l'exploitation lui serait confiée, à titre d'essai d'abord et en attendant le jour où il pourrait s'intégrer au développement général de notre réseau de transports terrestres, en liaison avec la S. N. C. F. et la R. A. T. P. qui devraient voir dans ce nouveau produit du génie français un moyen de résoudre les problèmes qui se posent à elles et non point un concurrent redoutable.

En conclusion, c'est par une meilleure application de la notion de complémentarité à l'ensemble des transports terrestres que pourra s'exprimer une politique générale des transports où les problèmes de coordination ne seront pas seulement examinés sous l'angle de la concurrence mais, au contraire, dans la perspective d'une meilleure adaptation des moyens de transport aux besoins à satisfaire.

Notre objectif doit être une meilleure insertion de la fonction des transports dans le développement de notre économie. La commission de la production et des échanges en avait conscience en exprimant un avis favorable à ce projet de budget. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

**M. le président.** La parole est à M. le ministre des transports. (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

**M. Raymond Mondon, ministre des transports.** L'importance des modes de transport dans la vie moderne nous concerne tous, que l'on soit l'élu d'une région urbaine ou d'une région rurale.

Mais la vie moderne pose, dans le secteur des transports comme dans les autres secteurs de l'activité économique, des problèmes difficiles sur les plans matériel et financier — MM. les rapporteurs en ont déjà parlé et j'y reviendrai — mais aussi sur les plans humain et social.

On se déplace de nos jours bien plus qu'autrefois. Or plus les moyens de transport sont rapides et plus l'homme aspire à une vitesse encore supérieure.

Je tiens d'abord à remercier M. le rapporteur spécial de la commission des finances et M. le rapporteur pour avis de la commission de la production et des échanges pour l'importante et intéressante contribution, au demeurant honnête et objective, qu'ils ont apportée à l'examen des différentes questions qui préoccupent le Parlement et le Gouvernement, qu'il s'agisse des routes, des chemins de fer, ou encore de la R. A. T. P., sur laquelle je m'arrêterai longuement au cours de cet exposé. Le large échange de vues de ce soir devra être le prélude à d'autres discussions au cours des mois à venir, car les problèmes n'attendent pas.

Il y a trois semaines, dans le courant du mois d'octobre, nous avons, au cours de deux après-midi, longuement traité de la réforme de la S. N. C. F. qui est actuellement amorcée et sur laquelle vous aurez d'ailleurs à vous prononcer par un vote, car le budget de 1970 — il faut être clair et franc — consacrerait la mise en route de cette réforme.

En effet, le chapitre 46-41 correspond aux tarifs réduits, le chapitre 45-44 aux contributions qui seront dues par l'État dans le cadre de la normalisation des comptes dont nous avons aussi longuement débattu il y a trois semaines, et le chapitre 45-42 aux obligations de service public de la S. N. C. F. et au déficit proprement dit, soit, pour l'an prochain, 766 millions de francs, en baisse de 20 p. 100 par rapport à 1969.

Ces mesures sont donc très claires et vont engager l'avenir du chemin de fer français. Pour la première fois, le total des versements à la S. N. C. F. sera en régression par rapport à l'exercice précédent : 4.973 millions de francs au lieu de 5.060. Cette diminution tient au fait que le déficit proprement dit sera ramené de un milliard à 766 millions de francs.

Les efforts consentis par cette grande entreprise nationale doivent être soulignés à la tribune de l'Assemblée nationale. Et, une fois de plus, je tiens à rendre hommage à la valeur

de son personnel, à ses dirigeants comme aux plus modestes cheminots, mais aussi à la qualité de sa technique dont on a parlé tout à l'heure. (Applaudissements.)

Comme vous l'avez dit, monsieur le rapporteur de la commission des finances, la tendance est aujourd'hui renversée. Je prends acte du fait que vous avez jugé mes déclarations conformes à l'intérêt général. Vous avez fait allusion aussi, et je vous en remercie, aux précautions à prendre pour l'application de cette réforme.

Vous avez traité des investissements. De fait, lorsque la S. N. C. F. décidera, avec l'accord du ministre des transports, du transfert sur la route de certains trains omnibus de voyageurs, il devra être tenu compte des possibilités routières. Sur ce point aussi, je me déclare d'accord.

Pour que la réforme réussisse, la S. N. C. F. doit continuer, comme elle a commencé à le faire depuis quelques années, à moderniser ses différents secteurs. C'est pourquoi, à la dernière réunion du fonds de développement économique et social, j'ai insisté pour que notre entreprise ferroviaire soit autorisée, l'année prochaine, à engager 1.650 millions de francs d'investissements au lieu des 1.550 millions initialement prévus, c'est-à-dire cent millions de plus. Je sais que le Gouvernement répond ainsi non seulement aux souhaits de la S. N. C. F., mais également aux désirs de l'ensemble des cheminots et des usagers, voyageurs ou transporteurs de marchandises. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

M. le rapporteur de la commission de la production et des échanges a estimé qu'il s'agissait d'un acte de courage et de bon sens. En effet, j'ai dit, ici même, que c'était un programme ambitieux. S'il avait écouté les doléances qui surgissent de part et d'autre, le Gouvernement aurait pu continuer dans la voie tracée par la routine et persévérer dans certaines habitudes.

Mais que serait-il arrivé ? Le déficit net de la S. N. C. F. se serait aggravé d'année en année et, avec lui, la charge supportée par l'État. Tel a été le cas depuis dix ou vingt ans. En définitive, aux yeux de tous les Français et, surtout, de tous les contribuables, la S. N. C. F. serait devenue une charge trop lourde. Notre société nationale n'aurait-elle pas subi alors, dans l'opinion publique, un préjudice moral ?

N'est-ce pas rendre un grand service aux chemins de fer et à nos cheminots que de dire la vérité et d'entreprendre les réformes nécessaires ? (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

A ce propos, M. le rapporteur spécial m'a posé quelques questions, en particulier en ce qui concerne la prime de modernisation. Nous avons déjà abordé ce sujet au cours du précédent débat sur ce thème.

Sur le fond, je partage votre opinion, monsieur Ruais : la réussite de l'opération réclame l'adhésion réfléchie et résolue des cheminots. C'est pourquoi nous avons maintes fois discuté du problème. C'est l'avenir du chemin de fer qui est ici en jeu ; aussi avons-nous conscience de la nécessité d'associer tous les cheminots à la réforme.

Par ailleurs, le chemin de fer doit rester un service public, sans constituer toutefois un monopole. En effet, si le chemin de fer assure encore 40 p. 100 des transports terrestres — et la France est, par rapport à ses partenaires du Marché commun, le pays où ce pourcentage est le plus élevé — il ne faut pas oublier que les transports routiers assurent, de leur côté, 38 p. 100 du trafic de marchandises. C'est un problème important auquel nous accordons beaucoup d'attention.

Pour ce qui est des correctifs régionaux, je tiens à répéter ce que j'ai dit ici jeudi soir à propos du budget de la marine marchande et des pêches, en pensant surtout aux Bretons et à tous les riverains de nos côtes, à savoir qu'à partir de 1970 ce ne sera plus la S. N. C. F. qui devra supporter le tarif B ter, mais les ministères chargés de l'aménagement du territoire et de l'agriculture. Cela répond à une préoccupation plus générale : des conventions particulières passées entre l'État, pour les ministères intéressés — en la circonstance ceux de l'agriculture et de l'aménagement du territoire — et la S. N. C. F. devront permettre l'application de ces tarifs spéciaux aux légumes de Bretagne, de façon que leurs prix à la frontière allemande soient les mêmes que ceux des productions italiennes.

Désormais, chaque fois que l'État voudra imposer des tarifs spéciaux à la S. N. C. F., des conventions particulières devront intervenir à l'effet d'éviter le retour aux errements passés.

**M. Christian Poncelet.** Très bien !

**M. le ministre des transports.** Chaque fois, l'Etat devra s'engager à supporter la charge ainsi créée, non pas dans le budget des chemins de fer ni dans celui du ministère des transports, mais dans des budgets spécifiques.

Je veux être très clair sur ce point, car, jusqu'à présent, on avait coutume de dire : les chemins de fer ont un déficit de cinq milliards. Depuis que je suis à la tête de ce ministère — c'est-à-dire depuis quatre mois — j'ai toujours déclaré que c'était inexact, qu'il y avait quatre milliards de charges et un milliard de déficit. C'est ainsi qu'on défend les chemins de fer français. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et du groupe Progrès et démocratie moderne.)

En ce qui concerne les transports routiers, je rappelle que la délivrance des licences en zone longue est suspendue pendant la mise en place de la réforme de la S. N. C. F., sauf si les « chignotants » que nous avons mis en place venaient à en montrer la nécessité.

On m'a cité, l'autre jour, l'exemple de quelques départements frontaliers où les licences accordées n'étaient pas suffisantes. Les problèmes qui s'y posent seront étudiés cas par cas par mes services, car nous souhaitons que la réforme de la S. N. C. F. et la coordination des transports se fassent dans une économie de marché et de libre concurrence, sans que les chemins de fer soient lésés pour autant.

J'en viens maintenant au problème de la R. A. T. P. que l'Assemblée n'a pas traité depuis un certain temps, mais qui fut largement évoqué dans le passé — tous les anciens parlementaires s'en souviennent.

Vous avez eu raison, messieurs les rapporteurs, d'évoquer longuement ce problème.

Comme les chemins de fer, la R. A. T. P. est l'objet de critiques de la part des usagers et des contribuables.

La situation financière de la R. A. T. P. est plus préoccupante encore que celle de la S. N. C. F. Elle constitue une lourde charge pour le budget de l'Etat — vous l'avez rappelé, messieurs les rapporteurs — et aussi pour celui des collectivités locales, pour la ville de Paris et toutes les communes des nouveaux départements de la région parisienne.

Cela ressort à l'évidence du projet de budget pour 1970, puisque le budget des transports serait en diminution si n'y figuraient pas les charges de la R. A. T. P.

En effet, dans les hypothèses tarifaires actuelles, une somme à peine inférieure à 940 millions de francs est prévue pour faire face aux charges et pour combler le déficit de la R. A. T. P. Sur cette somme, 663 millions seront à la charge de l'Etat, le reste, c'est-à-dire 30 p. 100, incombant à la ville de Paris, à raison de 22 p. 100, et aux collectivités de la région parisienne, à raison de 8 p. 100.

Ces chiffres élevés provoquent, je le comprends, une inquiétude légitime, non seulement pour 1970, mais aussi pour les années ultérieures. Ils sont toutefois aisément explicables, même si les solutions des problèmes qu'ils posent sont complexes et délicates.

Il convient tout d'abord de rappeler qu'à Paris et dans les communes de la région parisienne, comme dans les villes françaises ou étrangères, les transports en commun urbains impliquent le fonctionnement de services importants, dont les dépenses de personnel représentent de 65 p. 100 à 70 p. 100 du budget communal. Etant moi-même maire d'une ville où les transports en commun sont exploités en régie, j'en sais quelque chose.

D'autre part, le trafic actuel des transports urbains, à Paris ou en province, atagne, quand toutefois il ne diminue pas.

A Paris, le réseau souterrain — c'est-à-dire le métro — et le réseau de surface — c'est-à-dire les autobus — transportent actuellement 1.850 millions de voyageurs par an. L'étalement des heures de pointe — sur lequel je reviendrai tout à l'heure — est encore insuffisant ; il n'est que de voir, pour s'en rendre compte, entre dix-huit heures et dix-neuf heures, l'entassement des voyageurs qui rentrent du travail.

On me rétorquera qu'il faut permettre aux gens d'utiliser davantage leur voiture individuelle. C'est une idée qui est soutenue, je suis donc obligé de l'aborder.

Seulement 12 p. 100 des gens qui travaillent utilisent leur automobile, mais voyez cependant quelle cohue cela provoque dans les rues et à la sortie de Paris, entre sept et huit heures du soir !

Je veux bien que l'on utilise davantage les voitures particulières, mais alors, si l'affluence dans le métro et dans les

autobus est moindre, elle n'en sera que plus grande dans les rues !

Au micro d'une station de radio périphérique, l'autre jour, un éminent journaliste a dit qu'il fallait concevoir des villes qui permettent de faire circuler davantage d'automobiles. Va-t-on, pour cela, démolir le centre de Paris et des autres villes françaises ?

Loin de moi la pensée de vouloir instaurer une querelle entre les partisans des transports en commun et ceux des transports individuels. Mais un problème se pose, auquel il faut trouver une solution valable.

Paris et sa région, après s'être dotés, il y a cinquante ou soixante ans, d'un réseau souterrain important, qui a suscité, il faut le dire, l'envie et la jalousie des grandes villes du monde, n'ont pour ainsi dire, pendant quarante ans, rien fait pour moderniser et étendre ce réseau. Ce n'est qu'il y a cinq ou six ans que l'on a commencé à construire le métro express régional dont — M. Ruais l'a dit avant moi — les premières lignes seront inaugurées dans quelque temps.

Voilà donc un mode de transport auquel, pendant quarante ou cinquante ans, on n'a pas consacré d'investissements importants, si ce n'est au cours de ces dernières années.

Le problème est extrêmement vaste. Il n'existe pas, pour le traiter, de solution miracle, et j'envie ceux que nous entendons à la radio, ceux dont nous lisons la prose dans les quotidiens ou dans les hebdomadaires, et qui, croyant avoir trouvé la solution miracle au problème du transport dans les villes, disent ou écrivent : « Ah ! si j'étais au pouvoir, il n'y aurait qu'à... »

Eh bien ! quand on a la responsabilité des transports, que l'on soit maire d'une ville ou membre du gouvernement, les problèmes qui se posent sont difficiles !

Quelles sont donc les diverses actions que l'on peut entreprendre en ce qui concerne la R. A. T. P. ?

Il y a d'abord les actions internes, puis les actions externes et, enfin, les actions en matière de tarifs.

Les actions internes tendent principalement à la diminution du coût des services, par des gains de productivité. Sur ce point, je rejoins M. Fortuit, rapporteur de la commission de la production et des échanges.

A bref délai, il va falloir entreprendre une réforme de la R. A. T. P., comme nous l'avons fait pour la S. N. C. F. Je peux vous annoncer, mesdames, messieurs, qu'elle est déjà à l'étude, que nous envisageons notamment de moderniser les transports, de développer l'automatisation et, même si cette mesure doit être impopulaire, de confier à un seul agent la conduite et la perception des tickets dans les autobus.

Certes, nous subirons beaucoup de critiques de la part de quelques syndicats et de quelques partis politiques.

**M. Guy Ducoloné.** Et aussi de la part des usagers !

**M. le ministre des transports.** Monsieur Ducoloné, une telle mesure est appliquée depuis trois ans déjà dans la ville que j'administre ; les usagers et les agents de conduite m'ont donné leur accord. Venez à Metz, et nous prendrons ensemble l'autobus ! (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

**M. Guy Ducoloné.** La circulation n'est pas la même à Metz qu'à Paris !

**M. le ministre des transports.** Toutes proportions gardées, certes.

Mais, pour vous, la solution est très simple : il faut augmenter les salaires, diminuer les tarifs d'autobus, ne pas faire payer d'impôts aux contribuables et mettre davantage de dépenses à la charge de l'Etat ! C'est votre thèse. Elle est peut-être valable en Union soviétique, mais elle ne l'est pas en France ! (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

**M. Guy Ducoloné.** Nous ne voulons pas que ce soient toujours les mêmes qui paient !

**M. le ministre des transports.** Là-bas, si on ne fait pas payer les usagers d'une façon, on les fait payer d'une autre ! Nous, nous préférons être plus clairs et plus honnêtes, et les faire payer directement. (Applaudissements sur les mêmes bancs.)

Au nombre des actions internes, dont je parlais il y a un instant, il y a celles qui concernent les ateliers de réparation et les dépôts, qu'il convient de moderniser.

Je m'étonne que les hommes qui se disent les plus révolutionnaires du monde soient parfois les plus farouches opposants à toute réforme. Quand on veut faire des réformes, il faut s'y attacher sérieusement, et ce que je disais précédemment de la S. N. C. F. vaut également pour la R. A. T. P.

Mais, des actions externes sont aussi indispensables, et je crois qu'à cet égard, monsieur Duconloné, nous pourrions être d'accord.

Sans vouloir aucunement, je le répète, provoquer une rivalité, une petite guerre entre partisans des moyens de transport individuel et partisans des moyens de transport en commun, ce qui serait tout à fait déplacé, j'affirme très nettement que, à Paris comme dans les villes de province, priorité doit être donnée aux transports en commun. (*Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

Mais cela ne doit pas pour autant gêner le développement de l'automobile individuelle.

Les actions étudiées doivent tendre, en effet, à l'amélioration des conditions d'exploitation des réseaux et à une plus grande discipline dans l'usage de la voiture individuelle, lequel, présentement, dans les milieux urbains — à Paris surtout, mais aussi dans les métropoles de province — est devenu une servitude, souvent pour l'automobiliste lui-même, et aussi pour les autres. Il est parfois une servitude pour la même personne : lorsqu'il conduit, l'automobiliste vitupère contre les piétons, mais doit-il parcourir deux cents mètres à pied, qu'il vitupère alors contre les automobilistes ! Il faut donc se soustraire à ce dilemme.

Quels problèmes se posent à Paris ?

C'est, tout d'abord, l'augmentation de la longueur des couloirs réservés aux autobus.

Des quinze kilomètres qui existent actuellement, il faudrait passer à une centaine de kilomètres. Bien entendu, des couloirs ne peuvent être tracés dans toutes les rues de la capitale ; ce n'est possible que dans certaines avenues et sur certains boulevards. Mais cet allongement me paraît indispensable.

En second lieu, il faut parvenir à réglementer le stationnement.

Une telle réglementation est impopulaire ; je le sais ; mais croyez-moi, mesdames, messieurs — M. le préfet de police et M. le préfet de Paris en ont parlé à plusieurs reprises — il faudra avoir le courage d'interdire le stationnement dans certaines rues du centre de Paris. Des maires de province, et non des moindres, l'ont fait déjà dans leur ville.

Je voudrais, à cet égard, vous citer la réflexion du ministre fédéral des transports des États-Unis, qui, interrogé par des journalistes sur le problème de la circulation, leur a répondu ceci : « Il y a cinquante ans, à Manhattan, disait mon père, les voitures à chevaux roulaient à dix-sept kilomètres à l'heure. Aujourd'hui les plus puissantes voitures américaines circulent dans les mêmes rues, à dix kilomètres à l'heure. Alors, où est le progrès à Manhattan ? Il y a cinquante ans, ou aujourd'hui ? »

De même à Paris, la vitesse moyenne des autobus — non pas en banlieue, où ils roulent plus rapidement, mais dans Paris même — est de huit à dix kilomètres à l'heure.

Dernièrement, le maire de Marseille — et je regrette son absence — m'apprenait que, dans le centre de cette ville, les autobus n'avançaient qu'à cinq kilomètres à l'heure, c'est-à-dire à la vitesse moyenne d'un piéton normalement constitué. Comment voulez-vous que l'on emprunte encore un autobus qui se déplace à cette allure ?

Même si, dans ce domaine, des décisions impopulaires doivent être prises, nous devons, les uns et les autres, assumer nos responsabilités.

Nous envisageons d'organiser, dans le courant de l'année prochaine, dans une ville du Centre de la France, un important colloque qui réunira les élus municipaux, à quelque tendance qu'ils appartiennent, les transporteurs urbains et les administrations, en vue, précisément, de traiter de ce problème.

Parmi les actions externes qu'il faut entreprendre, doit figurer l'étalement des heures de pointe. Des efforts ont déjà été accomplis à cet égard, mais nous estimons qu'ils sont encore insuffisants.

Autre problème dont beaucoup d'élus de Paris et de la région parisienne m'ont déjà entretenu ces derniers temps : la réalisation de vastes parkings à la périphérie de Paris, appelés « parkings de dissuasion ».

Dans le projet de budget que nous vous présentons pour 1970, une première tranche de crédits est prévue pour les opérations concernant la construction de parkings à Fontenay-sous-Bois, à La Varenne, à Nogent et à Boissy-Saint-Léger.

J'en arrive à une autre série d'actions à entreprendre : les actions tarifaires.

Ah ! certes, il est toujours difficile, pour des élus cantonaux, municipaux ou départementaux, de consentir ou d'approuver des augmentations de tarifs !

Mais permettez-moi de vous citer quelques chiffres ; d'ailleurs, j'en citerai peu ce soir.

En 1960, le module tarifaire pour la R. A. T. P. — métro et autobus — était de 60 centimes le billet. Quel était le prix de revient ? Pour le réseau routier de Paris — c'est-à-dire pour les autobus à l'intérieur de la capitale — il était de 1 franc 40, ct, pour le réseau routier de banlieue, de 1 franc 03, soit une moyenne de 1 franc 14.

En revanche, le prix de revient était de 78 centimes sur le réseau ferré urbain, et de 1 franc 05 sur la ligne de Sceaux, soit une moyenne de 83 centimes, alors que le prix actuellement payé n'est que de 60 centimes.

Vous voyez, mesdames, messieurs, la différence qui existe. Une telle différence m'incitera, dans quelques instants, à vous livrer plusieurs sujets de réflexion.

Je sais bien que, chaque fois que l'on envisage ou que l'on décide de majorer le tarif voyageurs des chemins de fer, de la R. A. T. P. ou des réseaux urbains en province, d'aucuns nous annoncent une baisse du trafic pour les mois suivants. C'est d'ailleurs en partie exact. Aussi les relèvements tarifaires ne doivent-ils pas être opérés brutalement.

Sans vouloir critiquer ce qui s'est passé il y a quelques années, je dois constater qu'il ne faut pas attendre quatre ou cinq ans pour reviser les tarifs en matière de transports de voyageurs, qu'il s'agisse de la S. N. C. F. ou des transports urbains, et qu'il vaut mieux les reviser tous les ans ou tous les deux ans, à doses limitées. Sinon, on est ensuite contraint, par les exigences du budget national ou du budget des collectivités locales, à approuver des hausses de tarifs de 15, 20 ou 30 p. 100, et même plus, comme cela s'est produit dans le passé. C'est alors que les transports en commun sont désertés par les usagers.

Il se pose donc un problème difficile et délicat à résoudre. Mais il faut en même temps, dans ce domaine — j'en reparlerai dans ma conclusion — bien informer l'opinion.

Le Gouvernement, pour sa part, est attaché au succès des actions que je viens d'évoquer.

Mais je reviens aux suggestions des rapporteurs, MM. Ruais et Fortuit.

Il serait indispensable, à l'avenir, dans le budget de la R. A. T. P., de séparer, d'une part, les comptes du réseau ferré — métro — et, d'autre part, les comptes du service routier de surface. Les chiffres que j'ai cités démontrent la nécessité de distinguer ces deux comptes.

Par ailleurs, il est indispensable de poursuivre l'amélioration du réseau souterrain, comme d'ailleurs les différents gouvernements de la V<sup>e</sup> République s'y sont attachés depuis quelques années, alors que depuis 1919 rien n'avait été accompli dans ce domaine. (*Applaudissements sur les bancs de l'Union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.*)

Il importera donc de trouver des moyens de financer les investissements. Je sais bien que jusqu'à présent le financement du réseau express régional a été réalisé à raison de 50 p. 100 par le district de la région parisienne, donc par les contribuables de la région parisienne, et à raison de 50 p. 100 par l'État, donc par l'ensemble des contribuables français. Il conviendra de rechercher, avec les collectivités locales de la région parisienne des méthodes de financement mieux adaptées.

Action interne, mesures affectant la réglementation de la circulation individuelle, allègement des charges, emprunts de la région auxquels je viens de faire allusion, nouveaux modes de financement, telles sont, mesdames et messieurs, les tâches auxquelles, avec les élus et les administrateurs de la région parisienne, nous allons devoir nous consacrer dans les mois à venir, et non pas dans les années à venir, car il s'agit d'un problème urgent. Cette année, pour un budget de 2.200 millions de francs, le déficit a été, toutes charges comprises — c'est-à-dire avec la compensation pour les tarifs réduits — de un milliard de francs. Telle est l'ampleur des charges de la R. A. T. P. qui sont comparables aux charges de la S. N. C. F. pour l'État. Alors, je ne suis pas surpris que certains députés de province déposent, vous notamment monsieur Delmas, des amendements à ce sujet. Mais nous aurons l'occasion de reparler de cette question dans un instant.

En ce qui concerne la R. A. T. P., M. Fortuit et M. Ruais ont bien voulu me poser des questions, non pas secondaires, mais importantes, qui intéressent les usagers de l'aéroport d'Orly, dont vous faites partie mesdames, messieurs les députés. Divers projets sont envisagés.

L'un à moyenne échéance, prévoit pour 1975-1976 le prolongement de la ligne n° 5 du métro. L'amélioration qui en résulterait serait très appréciable, mais la réalisation de ce projet demandera cinq à six ans et nécessitera des investissements de l'ordre de 650 millions de francs.

Avant 1975-1976, il nous faut donc trouver une solution provisoire. Je suis d'ailleurs tout disposé, avec mes collaborateurs, à recevoir MM. les rapporteurs et les élus de la région parisienne pour reparler avec eux de cette question. Avec la mise en service prochaine de l'autoroute qui doublera l'autoroute A 6 il sera possible, à partir de la porte de Gentilly, de prévoir un service de réservation de taxis ou d'autobus pour la desserte d'Orly. Je ne dispose pas d'ici d'un tableau noir pour faire la démonstration, mais vous imaginez ce à quoi je fais illusion.

Nous pourrions ainsi attendre la prolongation de la ligne n° 5 du métro prévue pour 1975-1976.

Voilà, mesdames, messieurs, ce que je tenais à vous dire à propos de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. Le Gouvernement s'était engagé, il y a quelques années, à présenter au Parlement et au pays une réforme de la S. N. C. F. La réforme que nous proposons, quoi qu'on puisse en dire, sera favorablement accueillie, si nous savons prendre des mesures courageuses et de bon sens.

C'est dans le même esprit, toute proportion gardée, et en sachant nous adapter aux réalités de la région parisienne, que nous voulons entreprendre la réforme de la R. A. T. P. Cette réforme qui, vous le savez, fait l'objet de larges études depuis plusieurs mois déjà, est nécessaire non pas uniquement dans l'intérêt des finances de la ville de Paris, ou des collectivités locales de la région parisienne — ce qui est important en soi — ou dans l'intérêt du budget de l'Etat, mais aussi dans l'intérêt des usagers eux-mêmes.

Certains d'entre vous ont évoqué les incidents survenus récemment aux gares de Lyon et de Saint-Lazare. Je m'adresse aux élus de Paris et de sa région nombreux ici ce soir. C'est tout le problème de l'expansion de la région parisienne qui se trouve ainsi posé. Le ministre, mais aussi l'élu de province que je suis, ne souhaite pas qu'il y ait à ce sujet un conflit entre la province et Paris. Des solutions sages et intelligentes peuvent être trouvées. A nous de les chercher.

En vous priant de m'excuser de m'être étendu aussi longuement sur un sujet qui, au demeurant, valait bien la peine qu'on s'y arrête, je voudrais évoquer brièvement ceux de la batellerie et de la navigation rhénane.

La batellerie française — M. le rapporteur de la commission des finances l'a relevé — est encore, pour l'essentiel, artisanale. Quand on connaît l'amour que les bateliers portent à leur métier, cela ne laisse pas de poser des problèmes. Il faudra néanmoins que nous leur fassions comprendre, avec beaucoup de tact, que, dans ce domaine comme dans d'autres, l'évolution est une nécessité.

Quant à la navigation rhénane, sa réforme est maintenant chose faite. Voici exactement quinze jours, je me trouvais à Strasbourg, invité par le maire de cette ville, président de la communauté française de la navigation rhénane, et par M. Auberger, président du port du Rhin, pour sceller précisément notre accord sur la réforme du régime de la navigation sur le Rhin. Je fais confiance au dynamisme de nos compatriotes et de mes voisins alsaciens pour mener à bien cette réforme indispensable.

En attendant les prochains orateurs inscrits dans le débat, quelles conclusions tirer, provisoirement, de ces observations ?

Réformer la S. N. C. F., préparer activement la réforme de la R. A. T. P., coordonner les transports — ce que l'on cherche à faire en France depuis plus de trente ans — développer l'usage des « containers », dont on n'a encore pas beaucoup parlé, mais que je me devais d'évoquer car ils constituent un élément important de l'abaissement des tarifs marchandises, tout cela est nécessaire, mais n'est pas suffisant.

Il faut aussi, comme je l'ai déjà dit, en particulier pour les transports urbains et ceux de la région parisienne, réglementer, voire interdire : même si elle est impopulaire, cette réglementation est indispensable. Elle n'est cependant pas encore suffisante.

Nos compatriotes doivent comprendre qu'en dehors des réformes administratives il nous faut réformer les mœurs, les

habitudes, et nous défaire aussi de nos routines. Le progrès est excellent mais à condition que nous sachions nous y adapter et que nous ne vivions pas encore comme il y a quarante ans, quand seulement un million ou un million et demi de voitures automobiles roulaient en France, alors qu'il y en a dix millions aujourd'hui. Critiquer, c'est bien, mais apporter des solutions constructives dans la critique, c'est encore mieux.

Pour cela, il faut savoir nous montrer compréhensifs les uns envers les autres. Il ne faut pas, comme je le disais au début de mon propos, opposer transports en commun et transports individuels, encore qu'il faille bien reconnaître que le transport en commun est indispensable. Un autobus qui tient la place de cinq ou six voitures transportant chacune une ou deux personnes transporte de quarante à soixante voyageurs.

Il y a quelques années, à Dijon, la ville de notre regretté collègue, l'excellent chanoine Kir, on pouvait lire à l'arrière des autobus : « Dijonnais, prenez l'autobus. Il tient moins de place que cinq voitures et transporte plus de personnes que quinze voitures. » Ceci n'est qu'une anecdote, mais elle reflète la réalité.

Allons-nous laisser étouffer le centre de Paris et de nos grandes villes ? Un effort d'information doit être fait. Il faudra que la presse, la radio, les élus aient le courage d'informer d'une façon claire, simple et intelligente qui frappera l'opinion. De cette façon, nos transports en commun ne seront pas en déficit permanent et chronique qui, en s'aggravant, causerait leur perte ; ils subsisteront et pourront même être de plus en plus au service des usagers. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.*)

**M. le président.** Dans la discussion, la parole est à M. Cermolacce.

**M. Paul Cermolacce.** Monsieur le ministre, le récent débat sur la réforme de la S. N. C. F. est encore présent dans les esprits et si votre budget, dans ses grandes lignes est un budget de reconduction, il traduit néanmoins les premières mesures de la mise en route de la réforme qui, selon M. le rapporteur, a pour principal objet de rendre à la S. N. C. F. un équilibre financier qu'elle ne connaît pratiquement plus depuis 1961.

M. le rapporteur ajoute que, pour atteindre cet équilibre, il est apparu nécessaire de placer la société nationale sur un pied d'égalité avec les autres modes de transport, de lui fournir les moyens d'une gestion plus libre et de déterminer scrupuleusement les domaines d'action respectifs des pouvoirs publics et des dirigeants de l'entreprise.

Nous avons défini notre position à ce sujet lors du récent débat sur la S. N. C. F. Je la résumerai néanmoins brièvement. Elle est identique à celle de toutes les organisations syndicales. Rien n'est d'ailleurs définitivement réglé en cette matière.

Les promoteurs de la réforme — et vous venez encore de le confirmer, monsieur le ministre — tirent argument de la persistance et de l'aggravation du déficit d'exploitation pour justifier leur projet, gros de conséquences néfastes pour les cheminots et la collectivité tout entière.

Si le déficit est réel, il provient pour l'essentiel de la politique incohérente des transports suivie par le Gouvernement. Il ne peut en être autrement dans le contexte actuel, où, pour le pouvoir en place, la mission principale imposée aux sociétés nationales est de concourir, autant que faire se peut, à l'augmentation des profits du grand capital. Ainsi la S. N. C. F. — et vous n'en parlez pas — tributaire des décisions des pouvoirs publics, et soumise aux impératifs de la concurrence, se trouve contrainte de pratiquer des tarifs marchandises inférieurs aux coûts réels des prestations fournies, dont les gros usagers du rail, c'est-à-dire les grosses sociétés industrielles, sont les principaux bénéficiaires.

La réforme de la S. N. C. F. a-t-elle été conçue pour remédier à cette situation préjudiciable à l'intérêt national ? Pas du tout ! En l'absence d'une politique de transport fondée sur la satisfaction au moindre coût des besoins de l'ensemble des usagers, la liberté relative qu'on s'approprie à octroyer à la société nationale risque de conduire à de nouvelles baisses de tarifs pour les trafics importants, et, à l'opposé, à des hausses pour les petits et moyens usagers.

Et comme nous l'avons déclaré au cours du débat sur la réforme de la S. N. C. F., si l'équilibre financier se trouve un jour réalisé, ce ne pourra être qu'au prix de charges plus lourdes pour les petites industries, pour l'agriculture et pour les voyageurs.

**M. le ministre des transports.** Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Cermolacce ?

**M. Paul Cermolacce.** Volontiers.

**M. le ministre des transports.** En matière d'agriculture, je vous renvoie au tarif Bter breton.

**M. Paul Cermolacce.** Vous avez dit vous-même que quelqu'un devait payer. Or, pour l'instant, personne ne paie. C'est la S. N. C. F. qui assume les frais.

**M. le ministre des transports.** J'ai dit que c'est le ministre de l'agriculture et celui de l'aménagement du territoire qui paieraient.

**M. Paul Cermolacce.** Ce n'est pas encore fait.

**M. le ministre des transports.** Ce sera fait. Je vous donne rendez-vous dans six mois.

**M. Paul Cermolacce.** J'en prends acte, monsieur le ministre.

**M. Guy Ducoloné.** Rendez-vous pris !

**M. Paul Cermolacce.** Avec la réforme prévue, c'est en outre le service public qui se trouve menacé : le plan de fermeture de 10.000 kilomètres de lignes recèle de graves dangers pour la vie économique et sociale, pour l'avenir de certaines régions du pays.

De plus, l'objectif de la réforme qui est de réduire les effectifs du personnel de 50.000 unités aurait des conséquences néfastes sur la situation des cheminots, sur la situation nationale de l'emploi et, dans l'immédiat comme à terme, sur la bonne marche de l'entreprise elle-même.

Enfin, la perspective d'accroître les transferts d'activités de la S. N. C. F. et de certaines de ses filiales au bénéfice de l'industrie et des entreprises privées conduit au démantèlement de la société nationale, ce que nous ne saurions accepter.

Nous avons refusé de continuer une réforme élaborée dans ces conditions.

Toutefois nous avons pris acte des engagements pris par le Gouvernement de maintenir le statut des cheminots et les droits acquis qui s'y rattachent — régimes de retraite et de prévoyance — et de moderniser la société.

De même, nous étions en principe d'accord pour assurer à la S. N. C. F. une certaine autonomie de gestion, sous réserve, toutefois, que soient garantis les intérêts des cheminots et assurée l'amélioration de leurs conditions de vie et de travail, que le rôle des organisations syndicales dans l'entreprise soit renforcé et élargi, que la société nationale conserve son caractère de service public dans l'intérêt des économies nationale et régionales, dans l'intérêt de tous les usagers.

Je dois avouer que, sur ces aspects, nous n'avons pas reçu les garanties nécessaires.

Dans les conclusions de M. le rapporteur — toujours sur la réforme — je lis :

« Il est évident que la réforme produira les fruits que l'on attend généralement si le personnel y participe. Or, il ne serait pas suffisant de lui donner comme perspective, en échange d'une réduction des effectifs de 50.000 unités en quatre ans, une simple prime de modernisation basée sur des économies réalisées. Il faut bien voir que les troubles de déroulement de carrière qui en résulteront risquent d'être assez importants. »

Cette observation est fort juste notamment dans la dernière partie.

En réalité, le seul avantage que vous seriez prêt à reconnaître est une prime de modernisation fondée sur des économies fort relatives, liée à une compression des effectifs du personnel. Cette disposition va dans les sens de votre politique dite « d'intéressement » qui se traduit par des charges accrues pour les uns — ceux qui travaillent — et des facilités toujours plus grandes pour les autres — ceux qui vivent de l'exploitation du travail.

Et pourtant vous n'ignorez pas qu'un important contentieux demeure : les cheminots comme l'ensemble de la classe ouvrière demandent le rétablissement du pouvoir d'achat acquis en juin 1968 et grignoté par la hausse constante du coût de la vie et, pour assurer le maintien de ce pouvoir d'achat, l'institution de l'échelle mobile des salaires et des prix ainsi que la suppression des abattements de zone.

Pour assurer une véritable humanisation du travail, ils demandent aussi le retour progressif aux quarante heures par semaine en cinq-huit, avec une première étape de réduction du temps de travail dès 1970 et l'embauche de personnel tributaire du statut du cheminot.

En ce qui concerne les retraites, les revendications les plus urgentes tendent à l'amélioration du rapport pensions-salaires par l'intégration dans le traitement du complément de salaire non liquidable, et à la fixation à 60 p. 100 du taux de reversibilité des pensions pour les veuves. Cela constituerait une première étape.

De plus, toutes les associations de cheminots anciens combattants, appuyées par toutes les organisations syndicales, demandent que les cheminots des réseaux secondaires, ressortissants de l'A.C.M.R., bénéficient de bonifications de campagne et de la prise en compte du temps de service militaire. Ils accepteraient que cette revendication soit réalisée par étapes, en deux ans.

**M. Jeannil Dumortier.** Très bien !

**M. Paul Cermolacce.** Ces mêmes organisations demandent aussi que les cheminots rapatriés bénéficient de bonifications de campagne.

L'argument selon lequel la commission d'intégration ne prévoyait pas cette bonification ne tient pas, puisque c'est seulement après l'intégration que les agents de la S.N.C.F. ont obtenu la bonification.

Ce refus est ressenti comme une injustice, notamment par les anciens agents des deux réseaux tunisiens qui avaient droit à cette bonification, qui l'ont perdue par l'intégration à la S.N.C.F., mais qui ne la retrouvent pas au moment où les autres agents de la S.N.C.F. l'ont obtenue.

Les organisations citées demandent en outre que les déportés et internés politiques, en attendant de bénéficier du même droit à réparation que les déportés et internés résistants, bénéficient à la S.N.C.F. de la bonification de campagne simple qui leur est accordée dans les autres administrations publiques.

Je dirai enfin quelle est notre conception de la coordination entre la S.N.C.F. et les transports routiers. Elle est fondée sur les principes suivants :

Premièrement, les différentes techniques des transports doivent être complémentaires. Ce sont les lois de l'économie capitaliste qui en font des éléments de concurrence, provoquant du gaspillage pour la nation, en même temps que l'on transfère de plus en plus le profit vers les monopoles.

Deuxièmement, on ne peut trouver de solution à la coordination des transports que dans une voie qui s'oppose aux méfaits des monopoles et entraîne leur élimination de ce secteur économique.

Troisièmement, une organisation rationnelle des transports des différentes techniques doit se faire dans le cadre d'un développement économique et en vue d'y contribuer de façon équilibrée, au point de vue tant des différents secteurs de la production et de la distribution que des divers secteurs géographiques de notre pays.

Dans l'immédiat, une autre politique des transports est possible, qui soit favorable à la nation et au personnel, tout en répondant à l'intérêt bien compris de la masse des artisans du transport.

Pour cela, il importe que les charges d'infrastructure soient imputées équitablement à chaque mode de transport et de manière progressive pour les grandes entreprises privées, en allégeant les charges fiscales des artisans et en aidant ceux-ci à s'organiser en fonction des techniques modernes.

Le secteur des transports nationalisés doit être défendu, et son utilisation au bénéfice des grandes sociétés liées aux grandes banques doit être combattu. Le secteur nationalisé peut être un moyen efficace de soutien de l'organisation rationnelle des petites entreprises de transport actuellement à la merci des monopoles.

La réglementation du travail, de la sécurité, du niveau des rémunérations, des droits sociaux et des garanties d'emploi doit être harmonisée, dans les transports routiers publics ou pour leur compte propre, avec celle des cheminots, sur la base du statut proposé par la fédération des transports de la C.G.T., et les moyens de contrôle de ce statut doivent être établis selon les modalités contenues dans la proposition de loi déposée par notre groupe.

Enfin, si l'on veut mettre un terme à l'anarchie qui règne en matière de transport, il faut prendre en considération les mesures de nationalisation que nous préconisons pour les secteurs clés de l'économie et qui contribueraient à éliminer, pour l'essentiel, les moyens de pression des monopoles sur les transports.

On pourrait alors assurer une coordination harmonieuse en cette matière, de même qu'une société nationale d'affrètement démocratiquement gérée, avec prolongement au niveau régional, favoriserait l'organisation rationnelle de la répartition du trafic de marchandises.

Notre conception, vous le voyez, est tout à l'opposé de la vôtre. Nous pensons qu'elle est au service de l'intérêt général et de la classe ouvrière. Aussi nous refusons-nous à sacrifier ce qui sera demain l'ossature indispensable au développement et à la coordination des transports. C'est pourquoi nous ne pouvons voter votre budget. (Applaudissements sur les bancs des groupes communiste et socialiste.)

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

**M. François Gerbaud.** Monsieur le ministre, par les propos de M. le rapporteur Fortuit, par les quelques réflexions que je me permets de vous soumettre, par les réponses que vous ne manquez pas de nous faire, il apparaît à l'évidence ce soir que l'aérotrain sifflera au moins trois fois dans cette enceinte, et en toute intimité ! (Sourires.)

Car c'est de l'aérotrain que je veux parler, en vous demandant à son sujet une indication en même temps qu'un acte de foi envers une technique nouvelle qui est assurément, pour la France et pour le monde entier, des moyens de transport terrestre les mieux adaptés aux besoins des hommes d'aujourd'hui.

A dire vrai, j'aurais pu évoquer ce problème au moment de la discussion d'autres budgets. On peut, en effet, parler de l'aérotrain à propos de l'aménagement du territoire, dont il est un incontestable outil. On peut en parler aussi dans le cadre de l'industrie et de la technique, puisque sa technique de pointe conduit tout naturellement à une industrie de pointe.

Pour ma part, je préfère en parler à l'occasion de votre budget, monsieur le ministre, parce que je veux souligner que, dans mon esprit et dans les faits, il s'agit bien de l'existence — et non plus de la promesse — d'un moyen de transport terrestre nouveau.

L'aérotrain a fait ses preuves. Nul n'ignore qu'il a depuis longtemps quitté les rivages de la rêverie scientifique d'où, dès 1850, l'arracha l'ingénieur Girard avec son véhicule à coussin d'eau. Tout le monde sait à présent, pour l'avoir vu, que l'aérotrain, cessant d'appartenir au monde de l'imagination, est la réalité d'aujourd'hui avant d'être l'évidence de demain.

La rigueur d'une nouvelle société doit mobiliser tous nos efforts en tous domaines et au service de l'homme. Elle exprime un nécessaire changement de mentalité. Elle suppose des révisions d'attitude. Elle nécessite de l'effort, du courage, une bonne prévision et — pourquoi pas ? — une certaine audace.

Il importe dans ce domaine de ne pas rater la correspondance. Aménager le territoire français de demain consiste à assurer, dans des équilibres nouveaux, de meilleurs moyens de transport et, par conséquent, d'échanges. En ce sens, comme je l'ai dit, l'aérotrain est un outil indispensable, parce qu'il est complémentaire, dans les liaisons interurbaines, du train et de l'avion.

S'il est normal que le train, en utilisant son seul réseau et en mettant à profit les derniers progrès techniques, puisse accumuler de remarquables performances, s'il est évident que, sur certaines distances, l'avion, grâce aux court-courriers à grosse capacité de demain, apportera une solution au problème du transport aérien, il serait, en revanche, anormal de ne pas tenir compte du fait qu'à côté du train et de l'avion l'aérotrain est un moyen de transport d'une nouvelle génération, à aucun comparable, parce qu'il allie la fréquence à la vitesse, ce qui, à mon sens et à votre, je pense, est essentiel.

Aller plus vite à heures fixes, c'est bien ; aller plus vite à tous moments et à la demande, c'est encore mieux.

Chacun sait ce qu'est l'aérotrain : techniquement, un véhicule qui se déplace sur un coussin d'air, le long d'une vole surélevée en T renversé, en béton ; sur ce rail de béton, le véhicule se déplace à des vitesses qui peuvent dès maintenant être choisies entre 250 et 400 kilomètres à l'heure, dans le confort et aussi dans la sécurité.

Les essais effectués à Gometz ces dernières années, sur un prototype de modèle réduit, ceux qui sont pour aivis actuellement dans la région d'Orléans, sur un véhicule de grandeur nature et de conception commerciale, sont suffisamment concluants et évidents pour que l'on considère que l'aérotrain en est désormais au stade non plus des essais, mais opérationnel.

Par conséquent, on peut s'étonner de ne pas voir figurer dans ce budget les crédits nécessaires à l'amorce d'une ligne commerciale.

Sans doute pouvez-vous objecter : attendons que les essais en cours à Orléans soient complètement terminés.

Je vous répondrai ceci : attention, car en matière de technique de pointe — et c'est bien le cas — l'avance internationale que nous possédons se chiffre en mois et non pas en années.

Or les essais en cours visent, non pas l'ultime mise à l'épreuve d'un principe, mais le perfectionnement de quelques détails.

Il convient donc de mettre à l'étude, sans attendre, les liaisons d'aérotrains qui s'imposent en France, et nous vous serions reconnaissants de vous entendre déclarer ce soir que le Gouvernement a bien la ferme intention de prendre une décision rapide à ce sujet.

A ceux qui peuvent encore se demander si ce moyen de transport est commercialement rentable et si les études économiques ont été concluantes, je répondrai oui, en rappelant simplement quelques chiffres qui sont familiers.

Le coût au kilomètre de la voie qui supporte l'aérotrain n'est guère que de deux millions de francs, du fait que, d'une façon générale, la construction de cette voie en dehors des agglomérations exclut une longue et coûteuse procédure d'expropriation et qu'elle ressemble en cela à l'implantation de lignes électriques.

Le prix de revient au passager transporté, y compris l'amortissement de toute l'infrastructure nécessaire, est de l'ordre de 12 à 13 centimes au kilomètre, c'est-à-dire à peine plus que le tarif de seconde classe de la S. N. C. F.

A ceux qui encore pourraient s'étonner de ce prix de revient en échange d'une telle vitesse et d'une telle fréquence, je rappellerai, à titre de comparaison et d'explication, que, dans les airs, l'avion à réaction a résolu des problèmes similaires et que cela correspond à cette définition : appareil plus cher égale plus grande consommation d'énergie, c'est vrai, mais aussi meilleure rotation par une plus grande vitesse et élimination de nombreuses causes d'entretien.

Comment, monsieur le ministre, ne pas être convaincu de l'irrésistible attrait d'un tel moyen de transport si l'on ajoute que l'aérotrain peut relier une ville à une autre avec des départs entre six et douze minutes au maximum, faisant ainsi apparaître une flexibilité d'adaptation à la demande qui affranchit le voyageur du souci des horaires et de la servitude des réservations ?

Enfin, il importe de retenir que, dans quelques semaines, sera mis à l'essai le véhicule à moteur linéaire pouvant, sans bruit et avec le même souci de vitesse et de fréquence, devenir l'idéal des liaisons suburbaines et des liaisons entre aéroports.

On se rend compte, au moment où Paris et les grandes villes cherchent à grand prix le moyen d'échapper à l'asphyxie, en même temps que de se mieux relier, de la concrète solution que nous apporte l'aérotrain.

On peut donc affirmer que la France est détentrice d'un moyen de transport si nouveau qu'il intéresse de très nombreux pays, en Europe, en Amérique du Nord, en Amérique du Sud et, bientôt, le Japon.

L'intérêt permanent et vigilant que portent à l'aérotrain les spécialistes du transport terrestre dans le monde entier s'exprime par trois points au moins, que voici.

Il y a quelques semaines, quittant Paris, le conseiller scientifique de M. Nixon confiait à l'un de vos collègues, si ce n'est à vous, monsieur le ministre, que les deux choses qui l'avaient le plus impressionné en France parce qu'elle y possédait une avance incontestable, c'étaient l'aérotrain et le laser.

Il confirmait, par là, l'avis du sénateur américain Tell qui, dès 1968, demandait que l'une des performances de l'aérotrain fût inscrite dans les minutes du Sénat américain.

Il officialisait enfin l'avis le plus autorisé de l'éditorialiste le plus compétent des Etats-Unis, Kurt Kirschner, qui n'a pas hésité à écrire dans le très important journal *Design News* que la France, avec l'aérotrain, s'était assurée en ce domaine le *leadership* pour plusieurs années.

Cela a beaucoup d'importance au moment où notre pays, dans l'effort de chacun, vise au rééquilibrage de sa balance commerciale. Sans doute n'est-il pas mauvais de souligner que, rien qu'en redevances, cent kilomètres de lignes d'aérotrain construites à l'étranger représentent plus d'un million de dollars, sans parler des retombées industrielles dues aux commandes de matériel à la France.

La plupart des pays du monde sont convaincus que nous détenons une vérité de transport moderne. Peut-être attendent-ils aussi de nous l'acte qui confirmera notre volonté d'aller jusqu'à la totale affirmation d'un moyen de transport qui a déjà conquis très rationnellement leur confiance.

Alors, cet acte, accomplissons-le. Indiquez-nous, monsieur le ministre, que tout sera fait le plus vite possible, sans qu'il faille attendre un an pour que l'aérotrain soit, chez nous, ce défi français de la technique et de l'industrie.

Je suis convaincu que vous le ferez, que tous vos collègues y participeront, et que nous n'aurons jamais — parce que nous aurions été trop timides — à nous attirer de démenti de l'histoire.

Disant cela, je pense à M. Thiers qui s'écriait ici même il y a bien longtemps : « Il est possible qu'un jour le rail puisse devenir un moyen de locomotion, mais nous ne devons pas oublier que jamais, sur les grands parcours, le chemin de fer ne remplacera la diligence. » (Rires et applaudissements.)

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

**M. Jeannil Dumortier.** Monsieur le ministre, le long débat que nous y avons consacré n'a pu, et de loin, nous permettre d'étudier l'ensemble du redoutable problème posé au pays par la gestion de la S. N. C. F.; je m'efforcerai cependant d'éviter toute redite et me contenterai, à propos de la S. N. C. F., d'en évoquer un aspect particulier.

Le raisonnement par analogie, particulièrement apprécié par certains de nos dirigeants, conduit parfois à de fausses analyses. J'en prendrai pour exemple la fascination qu'exercent sur certains les réseaux américains pour les transports de marchandises et le Tokaido nippon pour les transports de voyageurs, ces deux services étant confortablement excédentaires.

Les transports américains de marchandises s'opèrent d'une grosse concentration industrielle à une autre, par trains complets ou rames, d'embranchement à embranchement.

Pour les transports de voyageurs au Japon, notons que Tokio et Osaka sont séparés par 300 kilomètres, où vivent 40 millions d'habitants.

Toutes les comparaisons France-Etats-Unis et France-Japon sont donc viciées à la base car elles ne reposent pas sur les mêmes servitudes.

Or c'est pour tendre à la gestion américaine et nipponne que l'on a eu l'idée d'éliminer, dans la mesure du possible, dans le trafic des marchandises, les transports de petits colis et de détail, et, dans le trafic des voyageurs, les omnibus et certains express.

La S. N. C. F. se soustrait ainsi, dans de nombreux cas, à ses obligations de service public.

L'exemple le plus caractéristique est celui du transport des colis et du détail : en 1938, en colis, 0,13 million de tonnes-kilomètre taxées ; en 1967, 0,27 million ; en détail, 1,10 million de tonnes-kilomètre taxées en 1938, un million de tonnes en 1967.

Nous constatons donc que le service colis plus détail, en tonnes-kilomètre taxées, est resté stationnaire depuis 1938, et nous pouvons dire que toute l'augmentation du trafic colis plus détail a quitté la S. N. C. F. et cela à cause, d'une part, de l'inadaptation du service ferré, et d'autre part de la majoration excessive du prix des transports dans cette catégorie.

Voici encore des chiffres Monsieur le ministre, je considère que les arguments que j'avance sont de poids et qu'ils ont une très grande valeur pour l'analyse de cette situation qu'on ne veut pas toujours comprendre en haut lieu. Le rapport du produit moyen de la tonne-kilomètre-transport en colis et détail en 1967, au produit moyen de la tonne-kilomètre-transport en colis et détail en 1938, est de 51,2 p. 100. Pour les wagons du régime ordinaire, il est de 20,4 p. 100 ; pour les wagons du régime accéléré, de 16,66 p. 100. 50 contre 20 : voilà comment on stérilise un trafic !

Ce service était-il onéreux ? Voici la réponse, toujours en chiffres : il représentait 23 p. 100 des recettes marchandises en 1938, pour 4,8 p. 100 du trafic en poids ; il ne représente plus que 18 p. 100 des recettes marchandises, pour 2 p. 100 de trafic en poids. N'y a-t-il pas là matière à réflexion ? N'est-ce pas le moment, oserai-je dire, de renverser la vapeur ?

Nous trouvons au chapitre 53-10, un article 5 nouveau intitulé « Tunnel sous la Manche », doté de 900.000 francs. Pourriez-vous nous donner quelques indications sur l'évolution de ce problème ?

*Quousque tandem...*, jusques à quand, monsieur le ministre...

**M. le ministre des transports.** Catilina !

**M. Jeannil Dumortier.** Oui, *Catilina* : *quousque tandem abutere patientia nostra* ! Jusques à quand l'administration laissera-t-elle dégrader nos routes par des véhicules supportant des charges à l'essieu trop lourdes ? Je vous le répéterai à chaque occasion...

**M. le ministre des transports.** Il faut voter la taxe à l'essieu !

**M. Jeannil Dumortier.** Jusques à quand l'Etat conservera-t-il pour lui seul le produit de la taxe à l'essieu, alors que chemins départementaux et communaux sont défoncés par ces véhicules dont la charge à l'essieu est trop lourde ?

Je voudrais enfin, monsieur le ministre, attirer votre bienveillante attention sur les légitimes revendications des chauffeurs professionnels, qu'il s'agisse des entreprises de transports publics routiers, ou des entreprises de transports pour compte-propre.

Il faut d'abord faire respecter la loi sur la durée du travail, pour la santé des chauffeurs routiers et pour la sécurité de tous. Les faits divers sont là, tragiques. Rappelons celui du 7 juillet 1969, à Rouen. Je cite la presse : « ... le poids lourd fonçait à travers le village de La Haye (Seine-Maritime). Les deux mains sur le volant, le buste penché en avant, le chauffeur dormait. M. Lévêque, quarante-cinq ans, a été fauché sur le trottoir, et tué net. Le chauffeur, Gérard Klientz, vingt-deux ans, avait quitté Strasbourg la veille et gagnait Rouen. »

Citerai-je les chauffeurs de citernes qui, à Dunkerque, commencent leur travail à trois heures du matin pour terminer la journée entre dix-huit et vingt heures ? Et tout cela pour un salaire horaire de l'ordre de quatre francs !

Respecter la loi, c'est exiger la suppression des heures supplémentaires abusives. Respecter la loi, c'est punir sévèrement celui qui menace de renvoi un chauffeur qui remplit correctement son livret individuel. C'est exiger l'entretien régulier des véhicules, sans attendre le contrôle annuel du service des mines.

Il est inadmissible, même s'il est constant, qu'un chauffeur de poids lourd pratique régulièrement 80 ou 90 heures par semaine. Dans ce métier si dur, si épuisant, le droit à la retraite de sécurité sociale devrait être fixé à soixante ans et, en cas de retrait du permis de conduire pour raison médicale, à cinquante-cinq ans.

Il faut désigner des délégués syndicaux à la sécurité routière, délégués jouissant d'une protection dans leur emploi.

Le parti socialiste entend défendre à la fois les cheminots et les professionnels routiers. Il voudrait qu'au nom de la coordination des transports soit réalisée la coordination sociale des travailleurs des transports. (*Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.*)

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

**M. Paul Barberot.** Monsieur le ministre, dernièrement, il a été longuement débattu, ici même, de la réorganisation de la S. N. C. F. et de son insertion dans le secteur concurrentiel. Je n'y reviendrai que pour constater, comme cela a déjà été remarqué par la commission de la production et des échanges, qu'il en est tenu compte dans votre budget. C'est bien. Ainsi est confirmé votre désir d'arriver rapidement à la solution.

Je rappellerai néanmoins une partie des conclusions de mon intervention d'alors : associer les collectivités locales à la décision de suppressions de lignes secondaires et informer le Parlement sur les modalités définitives de l'accord qui interviendra.

Je sais que les crédits d'investissements routiers figurent dans le budget de l'équipement, mais je vous demande, monsieur le ministre, d'insister auprès de votre collègue de l'équipement afin que les crédits, tant d'infrastructure que d'entretien, soient nettement augmentés, pour tenir compte du transfert sur routes de certaines lignes de voyageurs de la S. N. C. F.

Mais c'est du problème des transports routiers publics que je veux surtout vous parler. Comme l'avait fait mon collègue M. Ihuel auprès de votre prédécesseur l'an dernier, je voudrais souligner les difficultés rencontrées par ces entreprises.

Elles sont prestataires de services : elles supportent donc toutes les augmentations des charges d'investissements, de salaires, de frais généraux. Elles ne peuvent par conséquent réduire leurs prix de revient, alors que les recettes baissent.

Dans toutes les zones, et surtout dans les zones rurales, il faut que soit maintenu un quadrillage suffisant de transports de voyageurs et de services annexes, petites messageries, courriers, journaux. Cette difficulté existe également pour les transports privés.

Pourriez-vous étudier, avec votre collègue des finances, des mesures propres à alléger leurs charges ?

Je pense d'abord à une réduction du taux de la T. V. A. Il est de 15 p. 100 actuellement, alors que précédemment la taxe supportée par les prestataires de services était de 8,5 p. 100.

Ne serait-il pas possible de rendre déductible la T. V. A. grevant les carburants, comme cela se fait dans d'autres pays du Marché commun ? Cette déductibilité est admise en faveur des fuels lourds utilisés dans l'industrie. Ne pourrait-elle pas être étendue au gas-oil ?

J'aimerais maintenant vous poser une question un peu annexe, mais qui vous concerne directement cependant, monsieur le ministre.

M. Baumel, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, dans sa réponse à ma question orale concernant la prévention des accidents de la route, m'avait indiqué qu'une table ronde serait convoquée prochainement. Cette réunion est-elle effective ? Est-ce qu'au cours de notre prochaine session le Gouvernement acceptera de répondre à une question sur ce problème angoissant ?

Un dernier mot au sujet de la subvention à la R. A. T. P. Nous savons tous qu'un service de transports en commun, soit à Paris, soit dans nos villes de province, ne peut être équilibré financièrement. Pourtant, il est anormal de demander à chaque contribuable français de participer, par l'impôt, à la couverture du déficit des transports en commun de la région parisienne. Les contribuables de ma ville, comme ceux de beaucoup d'autres villes, vous le savez bien, supportent seuls la charge de leurs transports urbains. Pourquoi leur imposer une charge supplémentaire pour la région parisienne ? Il serait juste que la région intéressée supporte seule ce déficit.

Nous connaissons l'amendement proposé à ce sujet par notre collègue M. Delmas. Il laisse une part de la charge du déficit à l'Etat et ne propose donc qu'une solution incomplète ; aussi souhaiterai-je que, prochainement, des mesures soient prises et des réformes réalisées pour que la charge soit moins importante et supportée seulement par la région concernée.

Voilà, monsieur le ministre, les observations que je tenais à formuler. J'attends vos réponses, et d'avance je vous en remercie. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.)

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

M. Guy Ducloné. Monsieur le ministre des transports, mon ami Paul Cermolacce a présenté des critiques justifiées à propos de votre budget. Ces critiques sont plus évidentes encore lorsqu'on examine un chapitre dont vous nous avez parlé dans votre exposé et dont il a beaucoup été question ce soir, je veux dire la participation aux dépenses d'exploitation de la R. A. T. P., auxquelles il conviendrait d'ailleurs d'ajouter celles qui concernent les lignes S. N. C. F. de la banlieue parisienne.

Les dépenses relatives à la R. A. T. P. passent, dans votre projet de budget pour cette année, de 537.800.000 francs à 663 millions de francs. De ce fait, la contribution supplémentaire de 30 p. 100 réclamée aux collectivités départementales de la région parisienne passera de 230 millions de francs à 284 millions de francs.

Ainsi la R. A. T. P. recevra en 1970, 947 millions de francs au titre des pertes de recettes. Or vous savez que, dans cette somme, la perte de recettes correspond à l'application des réductions de tarifs accordées, à juste titre, aux mutilés de guerre, aux familles nombreuses ou aux travailleurs — je veux parler des cartes hebdomadaires de travail — représente à elle seule 411 millions.

Si l'on tient compte d'autre part du fait que l'Etat récupérera en 1970 sur la R. A. T. P. 385 millions de francs au titre des impôts et de taxes — dont 345 millions de francs au seul titre de la taxe sur la valeur ajoutée — on est conduit à conclure que le budget de l'Etat ne sera, en réalité, débiteur que de 278 millions de francs, c'est-à-dire moins que les 284 millions de francs réclamés aux collectivités départementales.

Cette charge des collectivités départementales n'a cessé d'être en hausse au cours des dernières années. Elle devient aujourd'hui vraiment intolérable.

La participation imposée à la ville de Paris est passée, au seul titre de la R. A. T. P., de 110 millions de francs en 1967 à 172 millions de francs en 1969 et elle sera de 213 millions de francs en 1970. Pour les seuls contribuables parisiens, cette charge, qui était de 6 p. 100 de la masse budgétaire en 1968, en représente 8 p. 100 en 1969.

Dans le budget de 1969 du département des Hauts-de-Seine que j'ai l'honneur de représenter, cette charge a représenté, avec 40 millions de francs, 20 p. 100 des impôts nouveaux votés dans ce département.

Ce n'est pas là une politique saine, car elle tend à faire payer plusieurs fois les mêmes personnes, c'est-à-dire les usagers de la R. A. T. P. Ces derniers supportent depuis 1967 une augmentation des tarifs de l'ordre de 67 p. 100. Ils supportent en outre, comme contribuables, les charges représentées par l'impôt d'Etat et par l'impôt départemental.

Le problème qui est posé est donc de savoir ce que doit être une entreprise comme la R. A. T. P. et si un équilibre peut être obtenu.

Il est incontestable que la notion de service public s'applique exactement à la R. A. T. P. comme à la S. N. C. F.

M. Eugène Claudius-Petit. Non, monsieur, ce n'est pas une affaire nationale, la R. A. T. P. est une affaire communale.

M. Guy Ducloné. Pas du tout, c'est bien une affaire nationale, monsieur Claudius-Petit.

M. Eugène Claudius-Petit. Ce n'est pas mon avis : c'est une affaire communale.

M. le président. Messieurs, je vous en prie, pas de dialogue.

M. Guy Ducloné. La R. A. T. P. est un service public national parce qu'elle rend service, non seulement à la population de la région parisienne, mais à l'ensemble du pays, ne serait-ce que parce qu'il s'agit de la capitale et que les grands services nationaux sont installés dans la région parisienne. (Très bien ! très bien ! sur les bancs du groupe communiste et sur plusieurs bancs de l'union des démocrates pour la République.)

M. Pierre Bas. Pour une fois, je suis obligé de dire que M. Ducloné a raison.

M. Guy Ducloné. Admettez, monsieur Claudius-Petit, qu'en l'occurrence il ne s'agit pas d'une querelle entre Paris ou la région parisienne et la province...

M. Eugène Claudius-Petit. C'est une affaire d'égoïsme parisien.

M. Guy Ducloné. Monsieur Claudius-Petit, l'intérêt de tout le monde, celui de la R. A. T. P. — et j'espère que vous soutiendrez les propositions que je ferai tout à l'heure à ce sujet — comme celui de la province et celui de Paris, c'est d'aboutir à une solution qui ne soit pas à la charge des seuls contribuables de la région parisienne.

M. Eugène Claudius-Petit. Les Stéphanois ou les Marseillais ne font pas payer le déficit de leurs transports en commun par les Parisiens.

M. le président. M. Claudius-Petit, voulez-vous donner le bon exemple, s'il vous plaît, en n'interrompant pas l'orateur ?

M. Guy Ducloné. La notion de service public pour la R. A. T. P. est une nécessité absolue pour la population de la région parisienne, d'autant plus que, dans cette agglomération, l'éloignement des lieux d'habitation et de travail est de plus en plus grand et que les difficultés croissantes de la circulation imposent d'urgence l'amélioration et la modernisation du réseau souterrain.

Vous disiez tout à l'heure, monsieur le ministre, que la généralisation des autobus à un seul agent serait un élément d'équilibre. Or, l'expérience, là où elle a été tentée — puisque certaines lignes ont déjà été desservies par des voitures à un seul agent — se traduit, en définitive, quand un grand nombre d'usagers s'apprennent à prendre l'autobus, par la constitution de longues files de voitures derrière celui-ci parce que la circulation ne s'écoule plus.

M. Paul Cermolacce. Très bien !

**M. le ministre des transports.** Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur Ducoloné ?

**M. Guy Ducoloné.** Volontiers, monsieur le ministre.

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

**M. le ministre des transports.** Monsieur Ducoloné, quand il n'y a plus qu'un seul agent par autobus, il faut bien entendu que l'organisation des transports prévoie le moyen de ne plus vendre de tickets à l'intérieur du véhicule. Tous les usagers qui montent dans la voiture doivent avoir leurs tickets ou leurs cartes d'abonnement, ce qui est d'ailleurs le cas normalement, notamment aux heures de pointe, pour les écoliers et les travailleurs.

Je m'excuse d'entrer dans les détails, mais il ne faut plus que ce soit le conducteur qui délivre les tickets. Il doit y avoir un composteur à l'entrée de l'autobus et la circulation se fera alors normalement. Des villes de province en ont fait l'expérience. Je ne vois pas pourquoi Paris serait moins intelligent que la province.

**M. Guy Ducoloné.** Il ne s'agit pas d'opposer l'intelligence des Parisiens à celle des provinciaux. Le problème qui se pose c'est de savoir si resteront sur le trottoir tous les voyageurs qui n'auront pas de tickets.

**M. le ministre des transports.** S'il y a de la place, ils monteront dans l'autobus.

**M. Guy Ducoloné.** Mais ils ne paieront pas !

**M. le ministre des transports.** Mais si !

**M. Guy Ducoloné.** On a tiré argument aussi de la diminution du nombre des voyageurs. N'est-il pas évident que cette diminution résulte à la fois de l'augmentation des tarifs de 1967, dont on nous dit qu'elle est à peine équilibrée à l'heure actuelle, et de l'inconfort grandissant des conditions de transport ? Cet inconfort tient à l'insuffisance du personnel et à la vétusté de la plus grande partie du matériel en service, notamment sur le réseau ferré.

Votre refus opposé à la demande de la R. A. T. P., tendant à créer 400 postes en 1970, entrainera incontestablement des difficultés nouvelles. La R. A. T. P. réclamait 1.000 nouveaux postes et, après discussion, elle s'est contentée de 400 postes. Même cette création limitée lui a été refusée alors qu'elle ne représentait que 0,33 p. 100 de l'ensemble des dépenses, tout en permettant le maintien du service actuel et la mise en service au cours de l'année 1970 du réseau express régional.

Or, pour 1970, l'augmentation prévue des charges salariales est de 6,2 p. 100 tandis que la majoration des impôts et taxes atteindra 8,2 p. 100. En définitive, le refus de créer les postes demandés aboutira à de nouvelles suppressions de tronçons de lignes, notamment dans le réseau des autobus.

En ce qui concerne le matériel, indiquons simplement que les trois quarts des véhicules en service sur le réseau ferré ont au moins trente ans d'âge, dont 13,5 p. 100 datent d'avant la guerre de 1914-1918.

Quant aux lignes, à part deux ou trois prolongations, notamment dans la dernière période, la priorité réservée au réseau express régional du point de vue des investissements n'a pas permis de mettre des moyens de transport à la disposition de tous ceux qui sont obligés de résider dans les ensembles éloignés de Paris.

Là est la cause d'une diminution de trafic qui représente néanmoins, par an, un transport de plus de 1.200 millions de personnes par le réseau ferré et plus de 500 millions de personnes sur le réseau routier.

Mais il est un autre élément essentiel, monsieur le ministre — dont vous n'avez pas parlé dans votre discours — du service rendu par la R. A. T. P. La régie est le principal convoyeur de main-d'œuvre pour les entreprises de la région parisienne et de clientèle pour les grands magasins.

Ces entreprises et magasins retirent un profit important de la R. A. T. P. et des lignes S. N. C. F. de banlieue. Négliger cet aspect ou vouloir l'ignorer systématiquement, comme vous le faites, c'est, à coup sûr, se condamner à faire payer les seuls usagers et les collectivités.

La taxe de transports instituée en 1958 a fait entrer, à l'époque, 15 milliards dans les caisses de la régie. Après l'avoir supprimée

en 1959, vous refusez systématiquement d'y revenir parce que vous ne voulez pas faire payer ceux qui retirent un profit indirect, sans doute, mais évident des transports.

Cependant, cette demande trouve des échos même parmi vos amis. N'est-ce pas l'ancien préfet de la région parisienne qui écrivait voilà près d'un an : « Il faudra bien un jour se résigner à une taxe de nature fiscale pesant sur les entreprises de la région parisienne, lesquelles bénéficient de l'unité de l'immense marché du travail » ?

C'est une telle évidence que les entreprises éloignées des moyens de transport organisent à leurs frais des services d'autocars et que plusieurs grands magasins ont établi des liaisons directes avec des stations de métro.

Pour l'équilibre, vers lequel il est nécessaire de tendre, vous ne voulez vous en tenir qu'à trois directions : la hausse des tarifs, le versement des collectivités, la fermeture des lignes ou des stations dites déficitaires.

Ce ne sont pas les mesures que nous préconisons.

Il faut appliquer de nouveau la taxe, dite de transports, basée sur les salaires et versée par les entreprises de plus de cent salariés et par les grands magasins. Il y aurait là des centaines de millions à récupérer. Il convient d'accorder à la R. A. T. P., comme à la S. N. C. F., des tarifs préférentiels pour la fourniture du courant électrique et pour la détaxe des carburants.

Il importe de revoir, en vue d'aboutir à leur suppression, les charges qui pèsent sur les départements. Ceux-ci n'ont pas, en tout cas, à supporter les pertes de recettes qui résultent des indispensables tarifs réduits consentis par l'Etat.

Quant aux investissements nécessaires, ne croyez-vous pas que la R. A. T. P. au lieu d'être, comme l'ensemble des sociétés nationales, traitée en parent pauvre devrait, au contraire, être avantagée par le fonds de développement économique et social, dont le taux d'intérêt vient d'ailleurs de passer de 4,5 à 6,75 p. 100 ?

Monsieur le ministre, vous avez décidé de faire une réforme de la R. A. T. P. Faites-y donc participer les syndicats ouvriers, des représentants du personnel de la régie, des élus de la région parisienne. En étudiant ces questions, nul doute qu'ils aboutiront à nombre des conclusions que je viens de préconiser.

Ce serait profitable aux usagers par suite de l'amélioration des transports publics, mais aussi au budget de l'Etat, comme des collectivités départementales et locales. (Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.)

**M. le président.** La parole est à M. Catalifaud. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

**M. Albert Catalifaud.** Monsieur le ministre, au cours du récent débat sur la S. N. C. F., je vous ai fait part de ma conviction que, seule, une véritable et efficace coordination des transports et de leurs investissements pouvait apporter le remède à notre « formidable gaspillage des transports terrestres », pour reprendre une expression employée par M. le président Lemaire, mercredi dernier, dans la discussion générale du projet de loi de finances.

Vous êtes trop averti pour ne pas mesurer toute l'importance de ce problème. Aussi ai-je pris votre mutisme pour une acceptation implicite de faire venir le plus vite possible en discussion la question orale que j'ai déposée à ce sujet.

Peut-être mon intervention dans le débat était-elle tardive. Peut-être avez-vous estimé que les questions que j'ai eu l'honneur de vous poser avaient plutôt leur place dans le débat budgétaire. Il n'en reste pas moins que je souhaite vivement que vous puissiez répondre à celles que je vais me permettre de vous rappeler.

En premier lieu, parlant de l'état de notre réseau routier et de l'insuffisance des moyens financiers qu'il est possible d'engager pour sa modernisation et son entretien, je vous demandais s'il convenait de laisser se détériorer une partie du capital que constitue notre magnifique réseau ferré et s'il ne vous paraissait pas, au contraire, plus expédient, pour soulager nos routes, de l'utiliser à plein.

D'autre part, je vous disais que l'effort que vous faites pour moderniser la convention liant l'Etat à la S. N. C. F. devait être total, c'est-à-dire que tout devait être mis en œuvre pour atteindre les objectifs visés.

Je vous disais alors que j'aurais aimé savoir si votre collègue M. le ministre de l'économie et des finances était dans les mêmes dispositions que vous vis-à-vis de la S. N. C. F., notamment en ce qui concerne la libéralisation de ses tarifs et leur non-publication.

De même, je soulignais la nécessité de ne point marchandier à la S. N. C. F. les crédits indispensables à sa reconversion.

J'ajoutais que la libéralisation, qui me paraît être le fondement de votre projet, devait être un fait, non un moyen de tracasserie supplémentaire de l'administration.

Telles étaient, monsieur le ministre, les questions que j'avais l'honneur de vous poser. Il me serait agréable que vous puissiez y répondre au cours de ce débat ou apaiser certaines de mes inquiétudes.

Permettez-moi, maintenant, d'appeler votre attention sur un point particulier.

Vous auriez déclaré à la commission des affaires économiques et du Plan, le 29 octobre dernier, que vingt-six régions ferroviaires allaient être créées. Je serais heureux que cette modification de structures ne s'accompagnât pas, comme il arrive trop souvent, de suppressions anarchiques. Vous ne m'en voudrez pas si, en cette occasion, je pense aux installations ferroviaires de Tergnier — plaque tournante stratégique des relations ferroviaires du Nord-Est — qui constituent la principale source d'activité de cette petite ville. Je serais très sensible aux assurances que vous me donneriez sur le maintien des activités de ces installations.

Enfin, la commission de la production et des échanges a établi en 1964 un rapport relatif à l'ouvrage fixe de liaison sous la Manche entre la Grande-Bretagne et la France. Depuis lors, le Gouvernement n'a pas poussé plus avant l'étude du projet et la France a perdu beaucoup de temps pour la réalisation ou tout au moins le démarrage des travaux. Je serais très intéressé, monsieur le ministre, par les précisions que vous pourriez fournir à ce sujet.

D'autre part, ces jours derniers la presse qui constitue un moyen d'information fort utile pour le parlementaire qui, grâce à elle, est renseigné sur les idées du Gouvernement, a annoncé l'utilisation du terre-plein central de certaines autoroutes pour réaliser un moyen de transport très rapide, tel que le turbotrain ou l'aérotrain, dont il a été fait mention à cette tribune.

**M. Lucien Neuwirth.** Avec talent !

**M. Albert Catalifaud.** Le principe est excellent, mais dans la pratique ce projet peut être utopique, car je vois mal, par exemple, quel intérêt pourrait présenter une telle liaison rapide entre Paris et Lille, l'autoroute qui relie ces deux villes desservant un désert. Comment alimenter alors en voyageurs ce moyen rapide de transport ?

Enfin M. Gerbaud a parfaitement plaidé le dossier de l'aérotrain. Je me bornerai donc à une réflexion. L'aérotrain est un moyen de transport magnifique du point de vue de la rapidité. Les nombreux étrangers qui sont venus visiter la ligne expérimentale, de 15 kilomètres environ, construite près d'Orléans, sont enthousiasmés par le projet. Nous avons dans ce domaine quelques années d'avance sur l'étranger que nous aurions pu mettre à profit pour vendre non seulement notre brevet, mais du matériel à l'étranger.

J'ajoute que l'enthousiasme des étrangers est tempéré par un doute, né de la constatation même que la France n'a pas encore utilisé un moyen de transport jugé sensationnel. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

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

**M. Paul Stehlin.** Monsieur le ministre, au cours de mon intervention dans le récent débat que nous avons eu sur la réforme de la S. N. C. F., j'ai parlé du contrôle que l'Etat devait exercer sur le développement de l'infrastructure des transports terrestres et surtout sur son utilisation.

Mon propos n'était pas de porter atteinte à tel ou tel mode de transport, mais bien de vous demander que l'infrastructure, qui est à la charge de la collectivité, soit développée et utilisée d'une manière rationnelle, que soit porté remède à la sous-utilisation du réseau ferré, que soit mis fin à la surcharge du réseau routier, que les voies d'eau, les pipe-lines ne soient construits ou aménagés qu'en prévision de besoins nouveaux, lorsque les moyens de transport existants ne suffisent plus ou ne sont pas adaptés aux demandes.

Il ne s'agit pas de restreindre la libre entreprise dans son développement, mais de sauvegarder, quand la nécessité s'en fait sentir, les intérêts de la collectivité nationale, en lui évitant des charges sans contrepartie pour elle et en libérant la circulation routière des transports qui peuvent être assurés par le grand service public qu'est la S. N. C. F.

La situation actuelle des transports terrestres, jugée du point de vue de la collectivité, ne peut être améliorée, en ce qui concerne notamment les économies à faire et l'utilisation rationnelle des crédits, que si l'Etat exerce son contrôle avec la volonté d'assurer le plein-emploi des capacités existantes et d'écartier, par une répartition judicieuse du trafic, les anomalies coûteuses pour le pays.

En conclusion du débat sur la S. N. C. F., vous avez répondu à de nombreuses questions, mais vous avez peut-être insuffisamment parlé de la coordination des transports terrestres telle que je viens de l'évoquer.

Comme nous examinons aujourd'hui le budget de votre ministère, j'aimerais connaître vos intentions en matière de répartition du trafic entre les différentes parties prenantes.

Il me paraîtrait logique de définir les services qui doivent être, en priorité, assurés par la S. N. C. F. et de dresser ensuite le catalogue des besoins qui peuvent être satisfaits par les autres modes de transport terrestres.

A ce sujet, j'avais proposé que les pouvoirs publics donnent à la S. N. C. F. les possibilités de développer ses efforts dans les quatre domaines suivants : les transports de masse, assurés sur de longs parcours et dans des délais rapides ; les transports combinés rail-route, alliant la puissance du chemin de fer à la souplesse de la route ; les transports rapides des voyageurs pour « lutter à armes égales » — c'est votre expression — contre les concurrences aérienne et routière ; les transports urbains et suburbains, afin de prévenir l'asphyxie générale de la circulation qui menace nos villes et leurs abords.

Permettez-moi, après ces considérations d'ensemble, de passer du général au particulier en revenant sur la question déjà traitée par M. Gerbaud.

Devant la saturation dangereuse des réseaux routiers, chez nous et dans le monde, nous avons une possibilité exceptionnelle de porter remède à l'asphyxie qui menace la France aussi bien que les autres pays modernes. En effet, grâce à la technique de pointe de l'aérotrain, qui a maintenant fait ses preuves, nous sommes les seuls à pouvoir proposer concrètement une solution intermédiaire entre les transports terrestres et aériens, puisque l'aérotrain est un train qui vole ou un avion sur voie.

Ainsi n'est-il plus limité dans sa vitesse ni soumis aux incertitudes météorologiques, tout en échappant aux aléas de la circulation. Et ne serions-nous pas heureux d'être débarrassés, par exemple, de la hantise de manquer l'avion à Orly aujourd'hui, et bientôt à Roissy ?

Je puis témoigner du retentissement considérable que les résultats obtenus ont eu à l'étranger, non seulement aux Etats-Unis, dont le ministre des transports, venu spécialement à Gometz, a manifesté son intérêt pour cette formule nouvelle et a envoyé des personnalités de l'industrie et des transports américains l'examiner à Orléans, mais également chez tous nos partenaires du Marché commun, et aussi en Suède et en Suisse.

Le temps presse ; la concurrence peut bientôt venir d'Angleterre. Il serait regrettable — nous en avons trop souvent fait l'expérience — de voir un jour nous revenir de l'étranger une technique née en France et à laquelle des réalisations commerciales rapides, chez nous, ouvriraient au-delà des débouchés considérables.

Il serait souhaitable qu'au cours même de l'exercice budgétaire qui va s'ouvrir, des décisions soient prises officiellement en vue de la mise en service de ce nouveau mode de transport. Il n'y a là rien d'incompatible ni de contradictoire avec les préoccupations d'économie et de bonne utilisation des capacités existantes, comme je l'ai dit tout à l'heure.

Nous ne pourrions porter remède à l'asphyxie qui menace nos villes et leurs abords, les grands centres économiques et industriels, que par des liaisons collectives, rapides, commodes et fréquentes. (*Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

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

**M. le ministre des transports.** Mesdames, messieurs, je vais essayer, malgré l'heure tardive, de répondre avec le plus de précision possible aux différentes questions que vous m'avez fait l'honneur de me poser.

M. Cermolacce, revenant d'ailleurs sur certains propos qu'il avait prononcés il y a trois semaines, lors du débat sur la S. N. C. F., a reparlé de politique incohérente, des grands monopoles et de liberté tarifaire.

Nous sommes habitués, monsieur Cermolacce, à vos litanies qui n'ont rien de religieux ! Je tiens à dire néanmoins que, dans le cadre de la liberté tarifaire qui va être laissée à la S. N. C. F., celle-ci devra tenir compte — je l'ai dit et je le répète — de la concurrence qu'elle rencontrera de la part des autres transporteurs, que ce soit la route ou la voie navigable, ou même, comme vient d'y faire allusion le général Stehlin, au système combiné route-voie navigable et chemin de fer, grâce aux conteneurs dont j'ai eu l'occasion de parler récemment lors d'une réunion internationale de la route au Parlement européen de Strasbourg.

Vous parlez toujours des grands monopoles, monsieur Cermolacce. Je vous répondrai en citant un exemple que je connais bien : celui du minerai de fer. La France en exporte de 15 à 20 millions de tonnes par an vers la Belgique, le Luxembourg et l'Allemagne. Si les chemins de fer français ne consentaient pas certains tarifs, comme le font maintenant les chemins de fer belges, luxembourgeois et la Bundesbahn allemande, nos mines extrairaient 15 à 20 millions de tonnes de minerai de fer en moins.

A ce moment-là, vous et vos amis protesteriez avec raison contre la fermeture des mines françaises ! (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants. — Interruptions sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. Paul Cermolacce.** Mais non, il ne s'agit pas de cela !

**M. le ministre des transports.** Mais si, monsieur Cermolacce. Vous n'allez pas m'apprendre à moi, élu lorrain, ce qu'est le problème du minerai de fer. Vous serez peut-être conduit à en parler vous-même le jour où il y aura une usine métallurgique à Fos, près de Marseille.

**M. Paul Cermolacce.** Mais cela ne doit pas vous empêcher d'aider les mineurs.

**M. le ministre des transports.** En ce qui concerne l'emploi, je répète qu'il ne sera pas touché au statut des cheminots. Je l'ai dit avant même que vous ne m'interrogiez sur ce sujet, car le parti communiste et la C. G. T. auraient bien voulu que l'on touche de près ou de loin à ce statut pour essayer d'exciter les cheminots contre le Gouvernement.

Mais nous ne l'avons pas fait parce que nous connaissons le mérite des cheminots et nous savons combien ils tiennent à leur statut. Le métier n'est pas si mauvais, puisqu'il présente un certain nombre d'avantages que nous continuons à vouloir assurer au cheminot qui les mérite. Nous ne l'avons pas discuté et cela n'est venu à l'esprit d'aucun des participants aux dix-sept tables rondes que j'ai évoquées.

**M. Jeannil Dumortier.** Puis-je me permettre de vous interrompre, monsieur le ministre ?

**M. le ministre des transports.** Je vous en prie, monsieur Dumortier.

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

**M. Jeannil Dumortier.** Je voudrais, monsieur le ministre, non pas sur le statut du cheminot mais sur le point que vous évoquiez à l'instant des tarifs préférentiels pour le transport de tel ou tel minerai de fer, préciser que le problème n'est pas si simple. Il représente, sans aucun doute, une notion de service public.

C'est l'intérêt de l'ensemble des mineurs lorrains et de l'industrie française que ces minerais soient transportés à un prix inférieur au coût du transport, mais il serait alors logique que la différence entre le coût réel du transport et le coût consenti à la grosse industrie soit prise en compte par l'Etat au nom de la notion de service public et non pas imputée au déficit de la S. N. C. F. Sur ce point, je suis entièrement d'accord avec M. Cermolacce. (*Applaudissements sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. le ministre des transports.** Monsieur Dumortier, le problème n'est pas exactement le même que pour le tarif B ter des légumes bretons auquel j'ai fait allusion tout à l'heure, car la S. N. C. F. peut disposer d'un certain éventail de tarifs ; elle a la liberté de choix puisque c'est une économie de marché. Je sais bien que vous n'en êtes pas partisan, mais les chemins de fer doivent en tenir compte.

Quant au démantèlement de la S. N. C. F. dont a parlé M. Cermolacce, je dois lui dire que si la S. N. C. F. avait continué à travailler dans les conditions actuelles nous aurions

certainement assisté à ce démantèlement. Cela aurait été injuste d'ailleurs, mais nous ne sommes jamais maîtres, pas plus nous que nous, de l'opinion publique et des critiques à l'égard du déficit de cette société.

Depuis une vingtaine d'années, le régime de la S. N. C. F. n'était plus celui de la nationalisation ; c'était celui de l'étalement. Nous en revenons à la véritable conception de l'entreprise nationale, telle qu'elle a été prévue en 1937. Mais, bien entendu, trente-deux ans se sont écoulés depuis et ce n'est pas à des hommes de progrès que j'apprendrai qu'en trente-deux ans, surtout en cette seconde moitié du xx<sup>e</sup> siècle, la vie a évolué et qu'il faut adapter les chemins de fer nationalisés aux conditions de notre époque.

Vous prétendez avoir toujours le regard tourné vers l'avant, monsieur Cermolacce. Je constate que vous et vos amis en êtes restés à 1937, tandis que nous, nous en sommes à 1970, 1975 et même, à l'horizon, 1980. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants. — Interruptions sur les bancs du groupe communiste.*)

**M. Paul Cermolacce.** Puis-je vous interrompre pour donner un seul exemple, monsieur le ministre ?

**M. le ministre des transports.** Volontiers, monsieur Cermolacce.

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

**M. Paul Cermolacce.** Vous déclarez que vous en êtes déjà à l'horizon 80. Permettez-moi de vous dire que cet horizon n'est pas beau.

Voici un cas précis propre à montrer ce que sera demain votre réforme, avec la fermeture des lignes secondaires. J'en prends à témoins plusieurs collègues appartenant non à mon groupe, mais à la majorité. Je veux parler des chemins de fer de la Corse, monsieur le ministre. (*Mouvements divers.*)

Voilà un exemple bien précis. Pour le même motif de non-rentabilité, on a supprimé pratiquement le chemin de fer corse. Pour autant, il n'a pas été remplacé par un transport routier adapté du fait que le réseau routier est inexistant en Corse.

**M. le ministre des transports.** Monsieur Cermolacce, dans toutes les discussions que nous avons eues depuis trois semaines, c'est la première fois qu'il est question du chemin de fer corse et vous savez bien qu'il n'entre pas dans le cadre de la réforme de la S. N. C. F. et de la suppression de certaines lignes.

**M. Paul Cermolacce.** De profundis !

**M. le ministre des transports.** Je reviens maintenant à la notion de service public. Il n'a jamais été dénié, monsieur Cermolacce, par quiconque dans cette Assemblée, que la S. N. C. F. resterait un service public.

**M. Paul Cermolacce.** Nous en prenons acte.

**M. le ministre des transports.** Nous pourrions même prendre rendez-vous à ce sujet.

Quant à l'amélioration des conditions de travail, je rappelle que les cheminots ont vu leurs horaires réduits à quarante-quatre heures trente par semaine et que les discussions se poursuivront sur ce problème.

Vous savez le rôle important que jouent les syndicats de la S. N. C. F., que ce soit aux tables rondes, que ce soit dans les différentes discussions avec la direction générale ou au sein de la commission du statut.

En tout cas, je tiens à rappeler que, même si les syndicats n'ont pas toujours été d'accord sur tous les objectifs de la réforme de la S. N. C. F., ils l'ont été sur certains que j'ai rappelés il y a trois semaines, et que dix-huit tables rondes ont rassemblé la direction, le ministère et tous les syndicats représentatifs de la S. N. C. F.

Je tiens d'ailleurs à signaler à M. Ducloné que le ministre des transports ne voit aucun inconvénient à ce que les syndicats soient associés à la réforme de la R. A. T. P. comme ils l'ont été à celle de la S. N. C. F. Nous n'avons pas peur de discuter avec les syndicats, même s'ils ne sont pas toujours d'accord avec nous, car nous aimons la libre discussion.

En ce qui concerne les retraites des petits cheminots, je vous rappelle qu'un projet de décret est actuellement à l'étude, qui améliorera le régime de la C. A. M. R.

**M. Paul Cermolacce.** J'ai donc bien fait de soulever ce problème !

**M. le ministre des transports.** Nous ne vous avons pas attendu, monsieur Cermolacce. Convenez que je vous apprends quand même quelques bonnes nouvelles !

Nous nous préoccupons aussi des bonifications d'ancienneté pour campagnes militaires des anciens combattants rapatriés d'Algérie, de Tunisie ou du Maroc. J'ai reçu à plusieurs reprises les syndicats et les représentants des rapatriés. Nous sommes en train d'étudier ce problème. Je dois avouer qu'il est assez complexe, car les rapatriés d'Afrique du Nord bénéficient d'un avantage de retraite que ne possèdent pas les cheminots de la métropole : l'ancien tiers colonial.

**MM. Gerbaud, Stehlin et Catalifaud** m'ont parlé de l'aérotrain. **M. Gerbaud** m'a signalé que l'aérotrain a déjà sifflé trois fois. J'espère qu'il sifflera une quatrième fois, car j'ai l'intention, avant la fin du mois de novembre, d'aller moi-même l'expérimenter avec mon collègue **M. Bettencourt**, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, dont le ministère intervient largement dans le financement de l'aérotrain. Les essais qui se déroulent actuellement sont satisfaisants. D'autres vont avoir lieu, comme pour le *Concorde*, dont nous parlerons bientôt à propos du budget de l'aviation civile.

**M. Gerbaud** souhaite avec **M. Catalifaud** et **M. Stehlin** que la France reste à l'avant-garde dans ce domaine et puisse même exporter. Vous avez raison, messieurs, mais permettez que nous fassions encore nos comptes sur le plan financier et sur le plan technique. Nous en reparlerons à l'occasion du VI<sup>e</sup> Plan dont les discussions commenceront bientôt devant le Parlement. En tout cas, les essais continuent et, aux yeux du Gouvernement, ils sont satisfaisants.

**M. Dumortier** m'a parlé lui aussi, de la S. N. C. F. comme service public. J'ai répondu à ce propos ; je n'y reviens donc pas.

En ce qui concerne les colis, je tiens à rappeler que dans le cadre de la réforme en cours, il restera 7.000 postes de distribution en France. Comme la France compte 37.000 communes, y compris les petites communes de cent à deux cents habitants, ce n'est tout de même pas négligeable.

Sur le plan de la technique, vous avez comparé les années 1969-1970 aux années 1937-1938. Soit ! Mais en 1937-1938, le trafic par rail, routes et canaux n'avait pas l'importance qu'il a aujourd'hui, et bien des choses encore ont changé depuis lors, vous le savez.

Le tunnel sous la Manche, à propos duquel **M. Catalifaud** m'a aussi interrogé, a fait l'objet, lui, de plusieurs réunions entre délégués britanniques et français en 1967 et 1968. Une mise au point est en cours, mais la France n'est pas seule, et cette mise au point se révèle assez longue et difficile.

Nous avons polémique déjà longuement au sujet de la taxe à l'essieu. Mais si vous vouliez qu'elle aille pour partie aux communes, il eût fallu, monsieur Dumortier, tout comme vos amis communistes, que vous commenciez par la voter. Vous pensez bien que le maire que je suis n'aurait pas été en désaccord avec votre souhait.

En ce qui concerne la durée du travail des transporteurs routiers, vous savez qu'à Bruxelles les Six se sont mis d'accord pour appliquer, à partir du 1<sup>er</sup> octobre de cette année, une réglementation sociale comportant un certain nombre de règles sur la durée de conduite et la longueur des trajets applicable aux transporteurs internationaux. Ce règlement sera appliqué sur le plan interne par les six pays à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1970.

Cependant, à Genève, dans le courant du mois d'octobre, les six pays de la « Petite Europe » — comme il est convenu de l'appeler — auxquels s'étaient ajoutés huit ou neuf autres, ont décidé d'appliquer quelques variantes à cette réglementation européenne des transports routiers en matière sociale.

La France l'applique sur le plan international en prévoyant des délais, car parmi les transporteurs routiers, vous devez savoir, monsieur Dumortier, vous qui parlez toujours des gros transporteurs routiers, que ceux qui sont le plus touchés par cette réglementation sociale européenne sont les petits artisans qui travaillent en famille avec quatre ou cinq employés.

Monsieur Barberot, vous m'avez interrogé sur les tables rondes suggérées par **M. Baumel** au nom du Gouvernement. Il est inutile de vous dire que le ministre des transports est tout à fait acquis à cette initiative.

L'incidence de la T. V. A. sur les transports de voyageurs est un problème que nous avons déjà évoqué plusieurs fois avec **M. le ministre de l'économie et des finances**. Il intéresse également les transports routiers de voyageurs à titre privé.

**M. Ducloné** a parlé des charges qui pèsent sur les collectivités de la région parisienne — départements de la couronne et ville de Paris — depuis qu'elles supportent 30 p. 100 des charges d'ensemble de la R. A. T. P.

Je prie les parlementaires de la région parisienne de bien vouloir m'excuser, mais il ne serait pas normal que les collectivités de la région parisienne ne supportent rien alors que les villes de province supportent les charges et le déficit de leurs transports en commun.

C'est ainsi que les conseils municipaux décident des réductions à accorder aux écoliers, aux travailleurs, aux mutilés de guerre et du travail et aux familles nombreuses, et supportent la charge de ces réductions sur leur budget.

**M. Eugène Claudius-Petit.** Très bien !

**M. le ministre des transports.** Je dis cela sans esprit de polémique car c'est tout à fait normal. Certains conseils municipaux accordent des réductions de 40 à 50 p. 100 ; pour d'autres elles sont plus ou moins importantes en vertu de la liberté des collectivités locales.

Pour la région parisienne, l'ancien parlementaire qui a siégé sur ces bancs sous la IV<sup>e</sup> République, se souvient qu'un député de la IV<sup>e</sup> République, devenu maintenant membre du Gouvernement, avait déjà évoqué ce problème à de multiples reprises. Alors, un décret a tranché la question en 1959 en mettant 30 p. 100 à la charge des collectivités et 70 p. 100 à la charge de l'Etat.

Monsieur Ducloné, faites très attention ! Ne poussez pas trop loin votre raisonnement. Vous aurez en effet tout à l'heure à vous prononcer sur un amendement déposé par un député de l'Aveyron, **M. Delmas**, qui tend à ne laisser à la charge de l'Etat que 50 p. 100 du total, les collectivités de la région parisienne supportant, elles aussi, 50 p. 100.

**M. Hubert Germain.** C'est un scandale !

**M. le ministre des transports.** Or le ministre des transports, je le dis très clairement et très objectivement, ne souhaite pas que s'ouvre sur ces bancs, à propos de cet amendement, une lutte entre Paris et la province... (Très bien ! très bien ! sur certains bancs de l'union des démocrates pour la République.)

**M. Hubert Germain.** Ce n'est pas Paris qui l'a provoquée !

**M. le ministre des transports.** ... qui dépasse d'ailleurs les plans politiques les plus divers.

De même que je souhaite que les députés de province comprennent les difficultés de la région parisienne...

**M. Pierre Bas.** Très bien !

**M. le ministre des transports.** ... de même je demande que les députés de Paris comprennent les soucis de leurs collègues de province, auxquels leurs électeurs reprochent souvent de voter des crédits pour la R. A. T. P. (Interruptions sur certains bancs de l'union des démocrates pour la République.)

**M. Guy Ducloné.** Oh !

**M. le ministre des transports.** On voit bien que vous n'êtes pas député de province, monsieur Ducloné !

En effet, on leur reproche souvent de voter...

**M. Michel de Grailly.** Le rôle du député, c'est d'éclairer l'opinion et non pas de céder à la démagogie !

**M. Eugène Claudius-Petit.** La démagogie, en l'occurrence, consiste à faire payer les autres !

**M. le ministre des transports.** Je ne cède pas à la démagogie : je dis que je ne veux pas que la province soit excitée contre Paris ni que Paris soit excité contre la province !

On voit qu'il est minuit : le débat se passionne !

**M. Eugène Claudius-Petit.** Monsieur le ministre, me permettez-vous de vous interrompre ?

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

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

**M. Eugène Claudius-Petit.** Je vous remercie, monsieur le ministre, de m'autoriser à vous interrompre.

Tout à l'heure, j'ai noté quelques chiffres au passage et j'ai notamment appris par M. Ducoloné que le déficit était de 1.500 millions de francs.

**M. le ministre des transports.** 1.850 millions !

**M. Eugène Claudius-Petit.** Ma démonstration en sera renforcée.

Le déficit représente donc 0,4 franc par voyageur. Et je rapproche ce petit calcul de ce que vous venez de dire du coût des transports en province : un franc, mais quelquefois davantage. Or chacun sait que le carnet de dix tickets de métro coûte six francs, soit soixante centimes le ticket. Si donc le métro coûtait le même prix que le transport par tramway en province, le déficit de la R. A. T. P. serait résorbé et l'Etat pourrait supprimer de son budget plus de 600 millions de francs de subvention à ce titre.

**M. le ministre des transports.** Tout à l'heure j'ai cité les tarifs que devrait pratiquer la R. A. T. P. pour éviter le déficit.

Pour les autobus de surface, ce serait 1,40 franc à Paris, 1,10 franc en banlieue ; pour le métro, 0,78 franc au lieu de 0,60 franc.

Mais je voudrais en même temps répondre à M. Ducoloné, qui dit : « C'est la faute de l'Etat » sous prétexte que celui-ci encaisse 440 millions de francs d'impôts, alors que le déficit atteint un milliard de francs.

Mais sur ces 440 millions, monsieur Ducoloné, la T. V. A. représente 345 millions, le reste étant des impôts fonciers que la R. A. T. P. paie normalement, comme tout citoyen ou toute entreprise, aux communes et aux départements pour les locaux qu'elle occupe.

Je vous remercie de votre question qui me permet de compléter ma réponse : sur les investissements qu'elle réalise depuis quelques années, depuis l'avènement de la IV<sup>e</sup> République, la R. A. T. P. pourra déduire cette année 168 millions de francs de T. V. A. et 42 millions de francs sur les approvisionnements, soit, en gros, 210 millions de francs sur les 345 millions perçus par l'Etat. De ce fait, la charge de la R. A. T. P. au titre de ses versements à l'Etat ne sera plus que de 135 millions de francs. Je tenais à fournir cette précision qui est tout de même importante.

Quant à la diminution du nombre de voyageurs, renseignez-vous, monsieur Ducoloné, sur ce qui se passe non seulement en France, en province et à Paris, mais dans les villes d'Angleterre ou dans d'autres pays d'Europe. Vous constaterez que les transports en commun connaissent malheureusement une certaine désaffection depuis quelques années.

C'est pourquoi j'ai parlé tout à l'heure, au-dessus de toute considération politique, de la priorité à accorder aux transports en commun.

J'ai sous les yeux un article paru dans un grand journal allemand *Die Zeit* le 18 juillet dernier, à la suite d'une enquête menée par les étudiants et les professeurs des universités de Hanovre et de Hambourg. De cette enquête il résulte que même si les transports en commun — tout au moins en Allemagne — étaient gratuits, ils n'auraient pas davantage de clients parce que les gens aiment prendre leur voiture pour des raisons de prestige et pour se donner un peu plus d'autorité et de liberté.

Certes cette enquête n'a pas été effectuée en France, mais je vous invite à vous rendre à Londres, en Italie, en Allemagne pour mesurer les difficultés des transports en commun. Ne rejetez donc pas toute la responsabilité sur le gouvernement français comme vous avez la bonne habitude de le faire !

Et, puisque je vous ai donné mon accord sur la réunion de tables rondes, le coût social de la voiture individuelle comme certains autres coûts sociaux pourront y être étudiés.

A ce sujet je me permets de vous rappeler — sans vouloir encore une fois élever la province contre Paris — que les travailleurs du secteur public ou du secteur privé de la région parisienne touchent une prime de transport mensuelle, même si elle n'est pas très élevée — je ne le regrette pas, je le constate — alors que les travailleurs de province ne l'ont pas encore obtenue.

Monsieur Catalifaud, vous m'avez parlé des routes. Le budget de l'équipement venant en discussion le 12 novembre prochain, c'est à mon collègue de l'équipement que vous pourriez poser vos questions à ce sujet.

En ce qui concerne l'approbation des tarifs par le ministre des finances, vous savez, monsieur Catalifaud, qu'en vertu de la solidarité gouvernementale les ministres dépensiers sont d'accord avec le ministre des finances, après discussion bien entendue, sur le budget qu'ils présentent.

Le problème de la création de 26 régions de la S. N. C. F. est à l'étude depuis environ deux mois. L'infrastructure de la S. N. C. F. ne permettra pas de découper 21 régions calculées sur les régions de programme actuelles. Ces 26 régions permettront une véritable décentralisation car chacune aura à sa tête un directeur régional dont l'autorité s'étendra directement sur les trois arrondissements classiques de la S. N. C. F. : voies et bâtiments ; exploitation ; matériel et traction, qui sont souvent séparés par des cloisons étanches. Cela posera des problèmes que nous étudions avec les syndicats, syndicats que nous avons informés de nos intentions et de nos objectifs.

Pour finir, je voudrais répondre au général Stehlin sur la répartition du trafic. Monsieur le député, vous avez parlé de liberté de choix. J'en avais parlé aussi au mois d'octobre. Je veux être plus précis : elle dépend de la qualité des marchandises à transporter. Il est certain que les grands transports de masse — j'ai cité le fer, je pourrais en dire autant du charbon — sont un monopole non de droit mais souvent de fait de la S. N. C. F. et des chemins de fer des autres pays. En revanche, vous avez fait allusion — je l'ai évoqué tout à l'heure — au transport combiné. Grâce au développement des conteneurs, les transports combinés par voie d'eau, chemin de fer et route réduiront le coût du transport des marchandises.

En ce qui concerne les transports rapides de voyageurs, j'ai eu l'occasion de déclarer la semaine dernière au Sénat, en réponse à une question de sa commission des affaires économiques, que l'exploitation des grands trains, tels que *Le Drapeau*, *Le Capitole*, *Le Mistral*, *Le Parsifal*, *L'Européen*, était nettement bénéficiaire. Je n'ai plus les chiffres exacts en mémoire mais, autant que je m'en souviens, pour *Le Capitole*, *Le Drapeau* et *Le Mistral*, les dépenses étaient, l'an dernier, de 110 à 120 millions de francs et les recettes de l'ordre de 140 à 150 millions de francs. Ces chiffres démontrent que nous ne voulons pas démanteler la S. N. C. F. Au contraire, là où elle est rentable, nous nous efforçons de poursuivre au maximum son action, à tel point qu'un sénateur de Lyon m'a reproché le tort que *Le Mistral* et *Le Lyonnais*, qui vient d'être mis en service le 28 septembre dernier, pourraient causer à l'aviation.

Je citerai encore deux exemples. Pour aller de Paris à Marseille, un peu plus de voyageurs, monsieur Cermolacce, empruntent le train que l'avion. En revanche, pour se rendre à Nice, un peu plus de voyageurs prennent l'avion que le train — c'est normal. Ces statistiques datent de 1968.

J'ai assez longuement traité des transports urbains et suburbains, monsieur Stehlin. Pour la région parisienne, les transports suburbains par rail sont assez importants. D'ailleurs, une ligne de 563 millions de francs figure dans le budget des transports. Je vous demanderai de bien vouloir la voter tout à l'heure.

Dans les grandes métropoles d'équilibre, nous créons actuellement des « dessertes cadencées » à chaque heure au moins de la journée, ce qui permet de relier leurs différents points dans d'excellentes conditions.

Telles sont, mesdames, messieurs les députés, les questions auxquelles j'ai tenu à répondre de la façon la plus précise.

Après mon exposé et cette discussion intéressante, dont je vous remercie, je pense que vous serez à même de voter le projet de budget que j'ai l'honneur de vous présenter. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants, de l'union des démocrates pour la République et du groupe Progrès et démocratie moderne.*)

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

J'appelle maintenant les crédits du ministère des transports (Section I. — Services communs et transports terrestres) :

#### ETAT B

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

« Titre III : — 85.000 francs ;

« Titre IV : + 46.353.000 francs. »

## ETAT C

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

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

- « Autorisations de programme, 4.700.000 francs ;
- « Crédits de paiement, 3.200.000 francs. »

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

- « Autorisations de programme, 153.900.000 francs ;
- « Crédits de paiement, 39.756.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la réduction de crédit proposée pour le titre III.

(La réduction de crédit est adoptée.)

**M. le président.** M. Louis-Alexis Delmas a présenté un amendement n° 84 qui tend à réduire les crédits du titre IV de 191.700.000 francs.

La parole est à M. Delmas.

**M. Louis-Alexis Delmas.** Monsieur le président, monsieur le ministre, je me demande si j'ai tellement besoin de défendre cet amendement étant donné que M. Barberot et M. le ministre lui-même l'ont déjà fait. (Sourires.)

Vous venez de déclarer, monsieur le ministre, que chaque collectivité locale était libre de faire ce qu'elle voulait en matière de transports. Mon amendement consiste donc à réduire les crédits du titre IV de 191.700.000 francs, c'est-à-dire 19.170 millions d'anciens francs.

La participation de l'Etat aux dépenses d'exploitation de la R. A. T. P. atteindra, en 1970, 663 millions de francs, qui représentent 70 p. 100 du déficit escompté.

**M. Hubert Germain.** C'est l'Etat qui fixe les tarifs !

**M. Louis-Alexis Delmas.** Il ne nous paraît pas équitable d'imposer à l'ensemble des contribuables français une telle charge qui permet aux Parisiens d'acquitter des tarifs inférieurs au coût du service rendu, alors que les provinciaux supportent l'intégralité de la charge de leurs transports urbains, soit au moyen de tarifs élevés, soit par le biais des impôts locaux destinés à subventionner les services municipaux de transports.

C'est pourquoi nous proposons de ramener la subvention de l'Etat à la R. A. T. P. à un montant tel que la charge soit partagée, à égalité, entre l'Etat et les collectivités locales de la région parisienne.

Ainsi, nous ne faisons pas un acte tellement révolutionnaire puisque nous reconnaissons qu'on ne peut pas arriver à un équilibre immédiat du budget et que nous laissons 500 millions de francs à la charge de l'Etat.

Il est vrai qu'une autre solution est possible : l'augmentation des tarifs de la R. A. T. P. Mais nous ne la proposons pas, laissant le soin aux collectivités locales d'en décider. (Exclamations et rires sur certains bancs de l'union des démocrates pour la République.)

**M. Pierre-Charles Krieg.** Vous êtes bien aimable !

**M. Louis-Alexis Delmas.** Un autre motif, et qui ne me paraît pas sans valeur, réside dans le fait que les impôts locaux parisiens, patente et contribution mobilière, sont moins élevés qu'en province.

**M. Pierre Bas.** Non ! C'est absolument faux.

**M. Louis-Alexis Delmas.** Je maintiens qu'à chiffre d'affaires égal, patente et contribution mobilière sont moins élevées à Paris qu'en province.

Il y a quatre jours, l'un de mes collègues m'a montré ses feuilles d'impôts de province et de Paris. J'ai pu voir que ses cotes mobilières se montaient, pour des appartements équivalents, en province à 600 francs et à Paris à 140 francs seulement, alors que la cote mobilière de son fils...

**M. Hubert Germain.** C'est inadmissible !

**M. Louis-Alexis Delmas.** Monsieur Germain, je ne peux pas citer le nom de ce collègue.

**M. Hubert Germain.** C'est un mauvais débat !

**M. Michel de Grailly.** C'est une mauvaise querelle !

**M. Louis-Alexis Delmas.** J'ai vu moi-même la feuille d'impôt !

**M. Pierre-Charles Krieg.** Mais non les appartements !

**M. le président.** Messieurs, je vous demande de laisser l'orateur s'expliquer en silence.

**M. Louis-Alexis Delmas.** La contribution mobilière de son fils, disais-je, était de 39 francs pour un studio. Or, je ne connais pas en province, en tout cas dans mon département, de contribution mobilière inférieure à 80 francs.

**M. Pierre-Charles Krieg.** A Paris non plus !

**M. Pierre Bas.** C'est un argument indécent !

**M. Louis-Alexis Delmas.** Je suis obligé de souligner que le déficit de la R. A. T. P. va chaque année croissant, en même temps qu'augmente la population de la région parisienne.

**M. Jacques Marette.** Et les subventions aux produits agricoles ?

**M. Louis-Alexis Delmas.** Or cette dernière qui s'élève à 9 millions d'habitants, en atteindra 14 millions dans quelques années et le déficit de la R. A. T. P. ne fera par conséquent qu'augmenter.

Si encore, comme pour la S. N. C. F., on nous annonçait l'équilibre pour 1974 et si l'on prenait des mesures en conséquence, nous pourrions patienter. Mais il n'en est rien.

**M. Michel de Grailly.** Votre point de vue n'est nullement révolutionnaire. Il est franchement réactionnaire !

**M. Louis-Alexis Delmas.** Nous n'avons pas d'autre moyen que cet amendement pour dire au Gouvernement que le déficit de la R. A. T. P., qui s'élève à 100 milliards d'anciens francs, ne doit plus se perpétuer et que les mesures doivent être prises pour le résorber.

Les Parisiens vont me répondre, et d'abord mes collègues et amis rapporteurs, qui sont tous les deux députés de Paris, qu'ils subviennent au déficit de la sécurité sociale et à celui de l'agriculture.

Ce n'est pas la même chose, qu'ils me permettent de le leur dire. Le déficit de la sécurité sociale n'est pas forcément causé par les habitants de province et, pour l'agriculture, il convient de payer des services rendus et, particulièrement, de lui permettre de vivre. (Protestations sur certains bancs.)

**M. Michel de Grailly.** Qu'est-ce que cela signifie ?

**M. Louis-Alexis Delmas.** Enfin, bien des réformes sont possibles à la R. A. T. P., notamment dans le service des transports.

Pourquoi a-t-on autorisé tant de sociétés privées et même publiques ou semi-publiques à transporter leur personnel ? Une telle mesure n'a-t-elle pas été décidée pour perpétuer le déficit de la R. A. T. P. ?

C'est pour inciter le Gouvernement à prendre conscience de ce problème que j'ai déposé cet amendement qui, il y a cinq ans, fut déjà présenté par notre éminent collègue, M. Pleven, actuellement garde des sceaux.

**M. Eugène Claudius-Petit.** La chute est belle ! (Sourires.)

**M. le président.** Quel est l'avis de la commission ?

**M. Pierre Ruais, rapporteur spécial.** La commission des finances n'a pas été saisie de cet amendement. Mais je vais répondre à mon excellent ami, M. Delmas, puisqu'il m'y a invité. En outre, il a soulevé cette question au cours des débats en commission. Je répondrai donc aussi bien au titre de rapporteur qu'à celui d'ami personnel.

Je vous rappelle d'abord, mon cher collègue, que la « clef de répartition » des charges entre l'Etat et les collectivités a déjà fait l'objet d'une modification — M. le ministre l'a indiqué — dans le sens que vous souhaitez. De 80-20 — 80 pour les collec-

tivités parisiennes, 20 pour l'Etat — elle a été ramenée à 70-30, c'est-à-dire que la part des collectivités parisiennes a déjà été relevée de moitié, ce qui est beaucoup.

Envisager une nouvelle modification n'est sans doute pas impossible ; mais deux raisons s'y opposent pourtant.

La première, c'est qu'une décision de cette nature mérite réflexion et étude, ce que ne permet pas nécessairement une discussion improvisée, minuit passé.

La seconde, et non la moindre, est que la fixation de la « clef de répartition » relève du domaine réglementaire. C'est en effet un décret en date du 27 octobre 1960 qui l'a fixée. Il apparaît donc difficile aujourd'hui, par le biais d'un amendement, d'empiéter sur les prérogatives du Gouvernement.

En outre, on ne peut pas considérer le problème de la R. A. T. P. sous un aspect purement local. L'importance de ce réseau de communications urbaines et celle de la population concernée lui confèrent un caractère national indiscutable. Je ne suis donc pas particulièrement choqué par le fait que l'Etat participe un peu plus que les collectivités aux dépenses d'exploitation de la régie.

Je le suis d'autant moins que les exemples inverses ne manquent pas. Les nombreuses actions en faveur des régions insuffisamment développées : aide à la décentralisation, tarifs réduits pour l'acheminement de certains produits, aménagement de zones touristiques, rénovation rurale, sont bien l'œuvre de la collectivité tout entière. Le contribuable parisien y participe et souvent dans une large mesure. Je ne vois là qu'une manifestation toute naturelle de la solidarité nationale. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

Je ne crois donc pas, monsieur Delmas, qu'il convienne de vous suivre dans cette voie. En revanche, Je suis d'accord avec vous dans la mesure où vous estimez que la situation financière de la régie et ses conséquences, tant pour le budget de l'Etat que pour celui des collectivités, rendent nécessaire un réexamen de l'organisation des transports dans la région parisienne.

Je souhaite que le Gouvernement puisse mettre en œuvre, ainsi qu'il l'a déclaré — et comme il l'a fait pour la S. N. C. F. — les mesures d'assainissement qu'il envisage sur le plan technique, administratif et financier.

Mais, actuellement, je me prononce contre l'amendement. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

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

**M. le ministre des transports.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, comme je l'ai déclaré en répondant aux différents orateurs, il faut « dépassionner » ce débat.

Monsieur Delmas, vous avez rappelé que ce n'était pas la première fois que ce sujet venait en discussion dans cette enceinte. Moi-même, j'y ai fait allusion et je me souviens d'ailleurs de l'intervention de M. Pleven, garde des sceaux, alors député des Côtes-du-Nord.

Sans adopter entièrement la position de la commission, j'estime que M. Ruais a cependant formulé quelques observations empreintes de sagesse. Votre amendement, monsieur Delmas, n'a été discuté ni en commission des finances, ni en commission de la production et des échanges ; il est donc difficile de pouvoir en traiter et de trancher définitivement, minuit passé, en cette fin de séance.

Certes, votre amendement a été déposé : j'en ai pris connaissance cet après-midi et j'y ai réfléchi. Je tiens donc à vous préciser ce que je disais tout à l'heure à la tribune sur un plan général et sans me référer précisément à votre amendement.

En 1966, le gouvernement de M. Georges Pompidou avait chargé M. Simon Nora d'effectuer une enquête sur certaines entreprises nationales. M. Nora, aujourd'hui chargé de mission auprès du Premier ministre, a déposé son rapport en 1967 et, depuis 1968 et tout au long de l'hiver 1968-1969, le gouvernement précédent — je l'ai dit il y a quinze jours, je le répète aujourd'hui — a étudié la réforme de la S. N. C. F. en collaboration avec les syndicats et l'administration.

En ce qui concerne la R. A. T. P., j'ai déjà eu plusieurs entretiens sur les conclusions du rapport Nora avec les dirigeants de l'entreprise, avec d'autres membres du Gouvernement, avec des élus parisiens, avec le préfet de la région parisienne et le préfet de police, qui sont intéressés par tous ces problèmes de circulation et de stationnement.

Nous avons décidé d'entreprendre cette discussion et je peux vous annoncer que dans quelques jours se tiendront des réunions à ce sujet à l'échelon des cabinets des ministères intéressés, car nous souhaitons et nous voulons entreprendre pour la R. A. T. P. ce que nous avons fait pour la S. N. C. F.

Je comprends votre souci, non seulement comme provincial, mais aussi comme membre solidaire d'un gouvernement inquiet de la situation.

La R. A. T. P. est un très grand service public qui rend d'immenses services à tous les usagers de Paris et de sa banlieue. Nous voulons qu'elle puisse survivre et être gérée dans des conditions plus modernes, tenant compte, en particulier, des récents grands investissements qui ont été réalisés ces dernières années et de ceux qui seront réalisés dans les années à venir.

Monsieur Delmas, dans le courant de l'année prochaine, les syndicats, les élus de la région parisienne, le Gouvernement et l'administration de la R. A. T. P. pourront discuter de ces problèmes. Croyez bien que le Gouvernement est aussi pressé que les élus, soucieux et inquiets de ces déficits et de ces charges, de trouver une solution valable qui ne léserait pas les usagers de la région parisienne. En disant cela, c'est-à-dire en précisant les propos que j'ai tenus tout à l'heure à la tribune, je pense entrer dans vos vues. Mais — je le répète — vous devez éviter de vous opposer les uns aux autres. (*Applaudissements.*)

**M. Christian de la Malène.** Très bien !

**M. le ministre des transports.** En effet, les élus de province pourront avancer certains arguments tandis que les députés de la région parisienne présenteront certaines observations, mais, en définitive, ils risqueront, comme au tribunal, d'être renvoyés dos à dos sans qu'il y ait ni gagnant ni perdant.

**M. Hubert Germain.** Ce serait une mauvaise politique !

**M. le ministre des transports.** Dans cette affaire, il ne doit pas être question de gagner ou de perdre, car il s'agit de justice, de répartition des charges entre différentes catégories de Français et entre différentes régions de France.

Entre 1962 et 1967, nombreux furent les députés qui ont demandé une réforme de la S. N. C. F. Non seulement nous vous la présentons cette année, mais nous la mettons en œuvre. Je vous demande donc, aujourd'hui, de faire confiance à ce gouvernement pour vous présenter, l'an prochain ou en 1971, un projet de réforme de la R. A. T. P. que vous pourrez discuter et qui ne lésera pas les usagers de la région parisienne. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.*)

**M. le président.** Monsieur Delmas, maintenez-vous votre amendement ?

**M. Louis-Alexis Delmas.** Je remercie d'abord M. le rapporteur d'avoir mentionné que j'avais déposé cet amendement en commission. J'ajoute que je me suis abstenu dans le vote qui est intervenu. Je précise aussi que j'ai déposé cet amendement à titre purement personnel, sans que mon groupe, à part quelques membres, en ait été averti.

Après les explications de M. le rapporteur et l'engagement que prend M. le ministre de nous présenter, comme il l'a fait pour la S. N. C. F., des mesures concrètes l'année prochaine, même si celles-ci ne portent effet qu'ultérieurement, j'aurais mauvaise grâce à maintenir mon amendement. Je le retire donc.

**M. le président.** L'amendement n° 84 est retiré.

La parole est à M. Dumortier, pour répondre à la commission.

**M. Jeannié Dumortier.** Monsieur le président, je reprends l'amendement de M. Delmas, car nous ne pouvons accepter les explications qui nous sont fournies.

Monsieur Ruais, la première aide à la décentralisation, c'est la vérité des coûts de revient. Or, les coûts de revient sont actuellement faussés parce que les conditions des transports dans la région parisienne ne correspondent pas au niveau réel des prix. (*Protestations sur divers bancs.*)

Même si l'amendement de M. Delmas était voté, l'Etat supporterait tout de même plus de 50 p. 100 des charges, en raison des tarifs préférentiels de banlieue consentis à la S. N. C. F. dans la région parisienne, alors que l'on ferme les lignes de province déficitaires. Or, le bénéfice que vous escomptez de la fermeture de milliers de kilomètres de lignes secondaires dans

le désert français ne représente qu'une infime partie de ce que vous accorderez au titre des tarifs préférentiels de la région parisienne et pour combler le déficit de la R. A. T. P.

C'est pourquoi je reprends personnellement l'amendement de M. Delmas, tenant à ce que la vérité des prix des transports soit respectée.

**M. le président.** La parole est à M. Claudius-Petit, pour répondre au Gouvernement.

**M. Eugène Claudius-Petit.** Je vais répondre à l'invitation de M. le ministre des transports, en essayant de ne pas passionner le débat, mais je vais aussi m'adresser très simplement et cordialement à mes collègues parisiens.

D'abord, il n'y a pas de mauvaise querelle entre Paris et la province mais seulement certains rapports, tel le rapport Nora, dont on subodore quelques conclusions, mais dont on ne connaît pas le texte parce que ces documents ne sont jamais communiqués, confidentiels qu'ils sont et réservés à l'usage des chefs de gouvernement. Il en est d'autres, pourtant, tel le rapport Armand-Rueff, ou les travaux de la commission nationale d'aménagement du territoire, où siègent des représentants de tous les ministères, ou ceux des commissions du Plan, que nous ne pouvons ignorer.

Toutes ces instances mettent en accusation les tarifs préférentiels, qui aboutissent à des déficits considérables dans les transports de la région parisienne.

Mais j'irai plus loin et je m'adresse directement à mes collègues parisiens. Se sont-ils aperçus que l'entretien d'un tel déficit a fait perdre aux services publics leur caractère de service public ?

C'est ainsi qu'on a supprimé l'exploitation des lignes de banlieue le dimanche et les jours fériés...

**M. Guy Ducoloné.** Ainsi que le soir.

**M. Eugène Claudius-Petit.** ... si bien que les petites gens, qui ne possèdent pas de voiture, sont prisonniers de leur banlieue ces jours-là et ne peuvent pas recevoir la visite des leurs.

En acculant précisément les services de la R. A. T. P. à un déficit permanent, redoutable et toujours plus important, on a condamné ce service public à cesser de servir le public, je reprends à mon compte cette formule qui a été prononcée cet après-midi.

Si la S. N. C. F., dans les banlieues des grandes villes et dans les métropoles d'équilibre, est si peu disposée à organiser des transports selon une cadence identique à celle des chemins de fer de la banlieue de Paris ou des métros régionaux des autres grandes villes du monde, c'est parce qu'elle sait que la création de tels services, utiles à la population, déclencherait des revendications extérieures au service, sans rapport d'ailleurs avec la politique, mais qui seraient appuyées par tous les élus, car ceux-ci n'osent pas résister à la démagogie ; je reprends ce terme lancé tout à l'heure, mais pour le renvoyer dans l'autre sens.

Pour cette raison, la S. N. C. F. demeure précisément en retrait de ce qu'elle devrait faire et en retard sur ce qui se fait dans d'autres pays. A force de refuser de faire payer le service rendu à son prix, on détériore le service public.

Personnellement, je rêve d'un service public qui serve le public, mais j'aimerais aussi que la région parisienne songe à la France tout entière. Je suis Parisien autant que provincial et je n'ai jamais le sentiment de renier la capitale lorsque je m'intéresse à la province. Je ne fais de préférence ni pour l'une, ni pour l'autre. Pour moi, il y a la France.

Mais il y a aussi ce monstre de Paris que l'on nourrit comme un ogre, simplement parce que les prix sont de mauvais prix et qu'à Paris ils ne correspondent pas au juste prix des choses.

Allez voir, dans les villes ouvrières de province qui veulent s'équiper, à quel niveau monte la cote mobilière dans les H. L. M. Vous serez surpris de constater des différences étonnantes entre le montant des cotes mobilières à Paris et en province.

Je ne veux pas dresser la province contre Paris, mais je demande qu'une fois pour toutes on compare objectivement la qualité des transports en commun de la région parisienne et celle des transports en commun des autres capitales du monde. Pourquoi une telle différence ?

La raison, c'est que, de faiblesse en faiblesse, de reniement en reniement — car j'appelle reniement le fait de disposer d'études aussi fondées que celles que j'ai citées, de ne pas en tenir compte, de les classer dans des tiroirs ou de les jeter

à la corbeille — on laisse se détériorer un service à un point tel que les pauvres gens de la banlieue ne peuvent même plus se revoir en famille en fin de semaine.

J'estime cela scandaleux. Sans doute, ceux qui possèdent une voiture pour se déplacer peuvent hausser les bras. Quant à moi, je pense aux pauvres qui vivent dans des faubourgs ou dans des bidonvilles, à tous ceux-là que, précisément, on ne voit pas quand on se promène.

**M. Jacques Mareffe.** Vous préféreriez qu'ils payent le métro trois fois plus cher.

**M. Eugène Claudius-Petit.** Je préférerais qu'ils aient des autobus et des métros quand ils en ont besoin mais qu'ils payent exactement le prix de leur transport en métro ou en autobus, car il est mauvais de ne pas faire payer aux gens le prix d'un service rendu. (Applaudissements.)

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

**M. le ministre des transports.** La discussion qui vient de s'instaurer sur l'amendement déposé par M. Delmas, puis retiré, puis repris par M. Dumortier, démontre la complexité du problème.

Les diverses interventions, dont certaines se contredisaient d'ailleurs, prouvent que si un vote était émis ce soir en faveur de cet amendement, il le serait avec des pensées et des arrière-pensées différentes, voire contradictoires.

Or, monsieur Claudius-Petit — j'ai, une fois de plus, apprécié votre intervention et je vous dis, non sur le plan amical, pour vous faire plaisir, mais sur le plan pur de la bonne discussion — beaucoup de problèmes se posent. Et ne croyez pas, mesdames, messieurs, que nous pourrions les résoudre maintenant, en une nuit. Si nous voulons le faire, nous les résoudrons mal.

En revanche, je prends une fois encore l'engagement que le Gouvernement fera avancer la réforme de la R. A. T. P., comme il l'a fait pour la S. N. C. F. Les engagements donnés à l'égard de la S. N. C. F. ont été tenus. Pourquoi ne le seraient-ils pas pour la R. A. T. P., même si — et je le constate depuis que je m'occupe de ce dossier — les problèmes sont plus compliqués et plus difficiles ?

Il convient alors de réunir autour d'une table les personnes intéressées représentant les organismes en cause, les collectivités locales et les syndicats, pour examiner franchement le problème et essayer de lui trouver une solution valable.

De grâce, ne préjugez pas par un vote ce que pourra être la réforme ; ce ne serait pas une bonne chose. Ce problème, qui n'est pas politique, ne doit pas diviser majorité et opposition. Au contraire, il doit unir tous ceux qui veulent, dans le cadre d'une véritable réforme, obtenir l'assainissement financier de la R. A. T. P. et faire de cette entreprise un meilleur service public. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.)

**M. le président.** MM. de la Malène et Hunault ont demandé à répondre au Gouvernement. Je pense qu'après ces deux interventions, l'Assemblée se considérera comme suffisamment informée et qu'elle voudra passer au vote.

La parole est à M. de la Malène.

**M. Christian de la Malène.** Monsieur le président, je serai extrêmement bref. L'Assemblée sait que je n'interviens pas très souvent ; investi de responsabilités particulières à la ville de Paris, je n'ai point pour habitude de revendiquer en son nom contre telle ou telle collectivité nationale. Je reste généralement très discret.

Je dois le dire, j'ai été profondément meurtri par le caractère qu'a pris le débat de ce soir. On a voulu, en quelque sorte, et bien qu'on s'en soit défendu — mais dans les faits, c'est bien de cela qu'il s'est agi — opposer la province à la région parisienne. Je le regrette vivement.

Je n'entends pas, à cette heure tardive, comparer ce que les Parisiens apportent, d'une manière ou d'une autre, à la province, et ce que celle-ci paye pour la capitale. Ce serait un débat à la fois ridicule, démesuré et dérisoire ; je ne l'entamerai donc pas.

Qu'il me suffise de dire que le problème de la R. A. T. P. a de telles conséquences pour les contribuables des huit départements de la région parisienne dont la population atteint près de dix millions d'habitants, qu'il n'est pas concevable de l'aborder dans les conditions où nous le faisons ce soir.

Il ne faut pas oublier que le déficit de la R. A. T. P. est dû à une décision du Gouvernement. La responsabilité de cette situation échappe entièrement aux collectivités locales auxquelles

on veut en faire supporter le poids, et cela depuis de longues années. Il faut que chacun le sache.

Ces moyens de transports desservent huit départements français, et je connais beaucoup d'actions régionales, pourtant subventionnées, qui sont loin de servir autant de personnes sur des espaces aussi étendus.

Considérer qu'une entreprise de ce style n'est pas, sous certains côtés, un établissement public, est aussi dérisoire. C'est d'ailleurs tellement évident que depuis longtemps, et surtout depuis que l'Etat a pris en charge la fixation des tarifs, le Gouvernement et le Parlement ont toujours admis qu'il devait y avoir un pourcentage de participation analogue à celui que nous avons à établir ce soir.

Monsieur le président, il serait vain de continuer à discuter ainsi. Je prie les auteurs de l'amendement de bien vouloir le retirer, faute de quoi nous demanderions un scrutin public.

**M. Hubert Germain.** Très bien !

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

**M. Xavier Hunault.** Monsieur le président, je vous sais gré de la façon dont vous interprétez le règlement, en me permettant d'intervenir. Je le ferai sans passion, bien au contraire.

On a parlé d'opposer la province à Paris. Il n'en est nullement question. Il s'agit d'élaborer une politique des transports.

Ayant demandé entre 1962 et 1967 une réforme de la S. N. C. F., je serais mal placé aujourd'hui pour la contester. Je suis d'accord pour une réforme comme je suis d'accord pour la vérité des prix. Mais je demande que ce principe fondamental appliqué à la S. N. C. F. le soit également à la R. A. T. P. et que, si subvention il y a, celle-ci soit établie en fonction de la politique générale des transports.

Monsieur le ministre, vous avez donné des instructions à la S. N. C. F. concernant la suppression de lignes secondaires. Permettez-moi, à ce sujet, de citer un cas précis.

La ligne Châteaubriant—Segré—Château-Gontier—Sablé a été supprimée. Pourtant, les quatre collectivités locales intéressées ont offert leur concours, pendant une période d'essai de six mois, pour combler le déficit. Les conseils généraux ont aussi été d'accord pour apporter leur aide financière, de même que la délégation à l'aménagement du territoire. Eh bien, nous attendons depuis plus de six mois la justification du chiffre de déficit indiqué par la S. N. C. F., soit six cent mille francs.

Je veux bien souscrire à ce budget, monsieur le ministre, et approuver votre politique, mais à condition qu'elle soit générale. Son application ne doit pas être limitée à la province, mais s'étendre aussi à Paris. Car Châteaubriant, Segré, Sablé et Château-Gontier sont des pôles d'ancrage de l'activité économique, des villes en plein développement qui n'étaient desservies que par cette ligne de chemin de fer.

En la supprimant, vous allez à l'encontre de la politique d'aménagement du territoire, et voilà que vous nous demandez ce soir de voter en faveur de la R. A. T. P. une subvention qui ne subit pas les mêmes abattements que ceux imposés à la S. N. C. F.

Je le répète : il n'est pas question pour nous d'opposer Paris à la province. Il s'agit simplement d'adopter, en matière de transports, une règle qui sera applicable à l'ensemble du territoire.

**M. le président.** Monsieur Dumortier, maintenez-vous votre amendement ?

**M. Jeannil Dumortier.** Je vais vous répondre, monsieur le président, non comme des gens de langue d'oc mais comme des gens de langue d'oïl. Je vais donc expliciter ma réponse.

J'ai écouté M. de La Malène avec beaucoup de sympathie. Loin de moi l'idée d'opposer la province à Paris, mais j'aimerais que les élus parisiens comprennent les réactions de leurs collègues de province quand on ferme leurs lignes de chemins de fer, et qu'ils veuillent bien participer un peu plus aux déficits de nos régions.

Cela dit, je retire l'amendement.

**M. le président.** L'amendement n° 84 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le titre IV.

**M. Guy Ducloné.** Le groupe communiste vote contre les crédits de l'état B.

(Le titre IV est adopté.)

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

**M. Guy Ducloné.** Le groupe communiste vote contre les crédits de l'état C.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

— 2 —

## ORDRE DU JOUR

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

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

Affaires étrangères :

I. — Affaires étrangères : (annexe n° 2. — M. Arthur Conte, rapporteur spécial ; avis n° 838, tome I de M. Joxe, au nom de la commission des affaires étrangères).

Relations culturelles et coopération technique : (annexe n° 3. — M. Dusseaux, rapporteur spécial ; avis n° 836, tome III, de M. Weber, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales ; avis n° 838, tome II, de M. Xavier Deniau, au nom de la commission des affaires étrangères).

II. — Coopération : (annexe n° 4. — M. André-Georges Voisin, rapporteur spécial ; avis n° 837, tome I, de M. Hauret, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 838, tome III, de M. Achille Fould, au nom de la commission des affaires étrangères).

A seize heures, deuxième séance publique :

Suite des discussions inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures trente, troisième séance publique :

Suite des discussions inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée le mardi 4 novembre.

(La séance est levée à une heure.)

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

## Errata

au compte rendu intégral de la 2<sup>e</sup> séance du mercredi 29 octobre 1969.

## LOI DE FINANCES POUR 1970

(Première partie.)

1° Page 3046, 2<sup>e</sup> colonne, 17<sup>e</sup> ligne à partir du bas de la page :

**Au lieu de :** « ... au premier alinéa de l'article 3 de l'article 282 du même Code... »,

**Lire :** « Au paragraphe 3 du 1° de l'article 282 du même Code... ».

2° Page 3048, article 9, 2<sup>e</sup> colonne du tableau, 20<sup>e</sup> ligne, supprimer la ligne de points.

## QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE  
(Application des articles 133 à 138 du règlement.)

### QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

**8345** — 3 novembre 1969. — **M. Raoul Bayou** expose à **M. le ministre de l'Intérieur** que de graves inondations ont causé de lourdes pertes à Béziers et dans toute sa région du 18 au 23 octobre 1969. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour indemniser les sinistrés et prévenir le retour de pareilles catastrophes.

## 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. »

**8346** — 3 novembre 1969. — **M. Denvers** expose à **M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population** que les femmes travailleuses frontalières ne peuvent actuellement bénéficier des 11 p. 100 supplémentaires de salaires actuellement versés aux hommes frontaliers, en partie par l'employeur et en partie par l'Etat. Il lui demande s'il entend prendre toutes mesures utiles pour mettre fin à de telles discriminations de sexe alors que légalement est proclamée l'égalité des droits et des salaires.

**8347** — 3 novembre 1969. — **M. Paul Calliaud** attire l'attention de **M. le ministre de l'équipement et du logement** sur la façon dont sont payées les heures supplémentaires aux ouvriers des parcs des ponts et chaussées. Ces heures sont calculées par référence au seul salaire de base, non abondées des primes de rendement et d'ancienneté. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour appliquer la législation en la matière, compte tenu des jugements des tribunaux de Chulet du 19 novembre 1952, de Dijon du 3 juin 1953 ainsi que des arrêts de la cour de cassation en date des 4 février 1954, 18 décembre 1963 et 26 janvier 1966.

**8348** — 3 novembre 1969. — **M. Albert Bignon** expose à **M. le ministre des affaires étrangères** : 1° qu'une décision de son administration a mis à la charge des parents des élèves fréquentant les établissements scolaires français du Maroc les frais de scolarité sous peine d'exclusion, depuis les classes maternelles jusqu'aux classes d'enseignement supérieur ; 2° que cette décision semble mettre en cause le principe même de la gratuité de l'enseignement prévue par la loi ; 3° que si cette mesure peut éventuellement se justifier lorsqu'il s'agit d'enfants de Français définitivement installés dans ce pays et fréquentant un établissement français, elle ne le peut pas lorsqu'il s'agit notamment d'enfants de fonctionnaires ou de militaires appartenant à des missions temporaires. Il lui demande dans ces conditions s'il n'entend pas revenir sur sa décision du 6 janvier 1969 qui lèse les fonctionnaires et militaires en mission au Maroc.

**8349** — 3 novembre 1969. — **M. Pierre Cornet** rappelle à **M. le ministre de la justice** que l'article 241 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales, dans sa rédaction d'origine, prévoyait qu'en cas de perte des trois quarts du capital social, l'assemblée des actionnaires devait décider de la dissolution anticipée de la société ou, à défaut, de la réduction du capital ; dans ces deux cas, la résolution adoptée devant être publiée. La loi n° 69-12 du 6 janvier 1969 a modifié cet article 241 en accordant notamment à la société un délai pour réduire son capital lorsque la

dissolution n'était pas décidée, mais a laissé en l'état l'alinéa 3 de cet article, prévoyant la publicité. Il lui demande si les sociétés désirant bénéficier de ce délai doivent faire la publication : 1° dès la décision de l'assemblée générale ; dans l'affirmative quelle en est la teneur ; 2° ou bien à l'expiration du délai, c'est-à-dire au plus tard à la clôture du deuxième exercice suivant celui au cours duquel la constatation des pertes est intervenue ; si à ce moment-là l'actif est reconstitué, sur quel portera la publication. Il serait à craindre que cette publication, si elle était exigée, compromette le rétablissement de la société, rendant alors sans effet la modification apportée à l'article 241 par la loi du 8 janvier 1969.

**8350** — 3 novembre 1969. — **M. Dupont-Fauville** appelle l'attention de **M. le ministre des transports** sur la situation de la Société nationale des chemins de fer au regard de ses biens immobiliers. Par suite de l'électrification des lignes, d'une part, elle possède des terrains inoccupés et de nombreux bâtiments désaffectés. D'autre part, à la suite de compressions d'effectifs, un grand nombre d'immeubles à usage d'habitation lui appartenant sont également inoccupés. Ces bâtiments, soit industriels, soit à usage d'habitation, sont laissés à l'abandon et leur état de conservation se dégrade rapidement. Par ailleurs, la possession de tous ces biens inutilisés est une source de dépenses superflues, ne serait-ce que par les impôts auxquels la Société nationale des chemins de fer est astreinte, soit sous forme de patentes, soit sous forme de contributions mobilières. Compte tenu de ces observations, il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour que la Société nationale des chemins de fer se dessaisisse de ses biens au profit des collectivités publiques, de l'industrie privée ou de particuliers.

**8351** — 3 novembre 1969. — **M. Nessler** expose à **M. le ministre de l'agriculture** qu'une commune du département de l'Oise verse une redevance à l'office des forêts en échange de l'autorisation accordée à tous les habitants de se servir des passages forestiers désignés dans un tableau et de passer sur les routes forestières auxquelles aboutissent ces passages. La redevance en cause a un caractère symbolique puisqu'elle est fixée annuellement à 20 francs. Il n'en demeure pas moins qu'elle est parfaitement anachronique. En outre, la redevance correspondant à ce droit consenti à titre collectif est complétée par une autre, à titre individuel, demandée à une partie (environ un tiers) des riverains. Le taux fixé sur un même chemin, pour des propriétés mitoyennes, est extrêmement variable. Sur les nouveaux baux en préparation, ce taux passe brusquement, pour un riverain, de 5 francs à 150 francs ; pour un autre, de 3 francs à 50 francs. Un troisième, qui n'avait jusqu'à présent jamais été imposé, devra acquitter une somme de 200 francs. La moyenne des redevances réclamées par l'office des forêts semble se situer aux environs de 100 francs. Ces chemins sont entretenus en état de viabilité par les riverains eux-mêmes. Or, ils servent au passage de très nombreux touristes, piétons, cavaliers ou automobilistes qui les empruntent, les salissent, et souvent les détériorent. Bien évidemment, ces touristes n'acquittent aucun droit de passage alors que les riverains y sont soumis. C'est pourquoi il lui demande s'il n'estime pas que les droits d'usage imposés aux riverains des routes forestières devraient être supprimés. Il semble que ceux-ci s'appliquent encore à la plupart ou même à la totalité des communes forestières des départements de l'Oise et de l'Aisne.

**8352** — 3 novembre 1969. — **M. Rives-Henrys** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur l'inquiétude des lycéens qui n'ont pas obtenu la moyenne à l'épreuve anticipée de français du baccalauréat. Il lui demande : 1° si ces candidats seront assurés de repasser intégralement le premier groupe d'épreuves en terminale, comme cela semblait acquis ; 2° si l'on procédera à la moyenne des deux notes ; 3° ou si l'on tiendra compte de la meilleure des deux pour calculer le résultat définitif.

**8353** — 3 novembre 1969. — **M. Griotteray** expose à **M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale** que, déjà, au moment de la malheureuse affaire de Cestas, l'opinion s'était étonnée que le Gouvernement n'ait pas procédé à une mise au point sur les conditions exactes du drame et précisé le rôle et les responsabilités de la gendarmerie. Aujourd'hui, l'opinion est surprise une fois encore du silence des autorités alors que des jugements extrêmement sévères sont portés sur un corps compétent et dévoué entouré de l'estime de la population. Il lui demande si les critiques portées à l'occasion d'un nouveau drame auquel tous les parents sont sensibilisés ne lui semble pas mériter une déclaration officielle propre à éclairer l'opinion et à limiter le malaise que le silence développerait inévitablement dans la gendarmerie.

## REPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

### PREMIER MINISTRE

6892. — M. Sauzedde indique à M. le Premier ministre que, depuis plusieurs années, à la suite de la réforme intervenue en ce qui concerne l'ordre national de la Légion d'honneur et à la suite de la création de l'ordre national du Mérite, le volume des contingents de croix de la Légion d'honneur attribuées, à titre civil, à chaque promotion, a été considérablement diminué. Cette diminution est la conséquence même de l'esprit de la réforme puisque le Président de la République, grand maître de l'ordre, avait voulu, alors, réserver les croix de la Légion d'honneur aux citoyens ayant accompli les actions les plus éminentes, ceux ayant accompli des actes honorables étant promus dans l'ordre national du Mérite. Or, il lui fait observer qu'il a consulté avec beaucoup d'attention les promotions de la Légion d'honneur publiées au cours des dernières années et plus particulièrement celle publiée au *Journal officiel* du 13 juillet 1969 et qu'il a constaté un certain nombre de faits particulièrement choquants sur lesquels il croit devoir appeler l'attention du Gouvernement. C'est ainsi, en effet, qu'il semble que la réforme de la Légion d'honneur a eu surtout pour effet, sinon pour objet, d'écartier systématiquement de l'ordre prestigieux toutes les personnes qui ne se sont pas distinguées, dans la hiérarchie sociale, par leurs diplômes, par leur position dans l'administration ou par leur fortune. C'est pourquoi il lui demande de prendre connaissance des questions écrites qu'il dépose ce jour à l'adresse d'un certain nombre de ministres au sujet, plus particulièrement, de la promotion du 13 juillet 1969 et s'il peut lui faire connaître dans quel esprit le Gouvernement attribuera, dans l'avenir, les croix de la Légion d'honneur sans éliminer systématiquement tout ce que la société compte comme modestes citoyens, étant bien entendu que les promotions qui sont faites dans l'ordre national du Mérite ne doivent pas servir de prétexte au Gouvernement pour réserver la Légion d'honneur à ceux qui se situent au sommet de la hiérarchie sociale, les autres citoyens, qui n'ont pour eux ni fortune, ni relations proches du Gouvernement ou des cabinets ministériels, qui sont simples ouvriers, petits employés, salariés, commerçants ou artisans, fonctionnaires ou élus locaux n'étant, sauf cas très exceptionnel, jamais jugés vraiment dignes d'appartenir à l'ordre national de la Légion d'honneur. Une répartition plus juste des croix de la Légion d'honneur serait, en tout état de cause, non seulement une nouvelle manifestation de l'ouverture et du changement dont le Gouvernement entend faire preuve, mais également le témoignage de la continuité des traditions de l'ordre de la Légion d'honneur, l'année même où la France fête le bicentenaire de la naissance de son fondateur, qui avait réservé les croix aux citoyens les plus éminents sans considérer autrement leur place dans la hiérarchie sociale. (Question du 2 août 1969.)

Réponse. — Après avoir pris connaissance des questions posées par M. Sauzedde à un certain nombre de ministres et des réponses qui y sont faites, le Premier ministre est en mesure d'affirmer qu'aucune discrimination n'est effectuée à l'égard de quelque catégorie sociale que ce soit, dans l'attribution des distinctions nationales. Il est de fait que « les mérites éminents acquis au service de la nation soit à titre civil, soit sous les armes » prescrits par le code de la Légion d'honneur pour l'obtention de cette distinction sont souvent liés à l'exercice de hautes et délicates responsabilités assumées dans l'intérêt public. Néanmoins, les propositions présentées pour récompenser des mérites certains, mais peut être plus obscurs, sont toujours accueillies avec faveur. Il faut ajouter que l'institution d'une promotion annuelle du travail marque bien le souci constant des pouvoirs publics de réserver les croix de Légion d'honneur aux citoyens les plus éminents sans considérer leur place dans la hiérarchie sociale.

6897. — M. Sauzedde indique à M. le Premier ministre que divers ministères attribuent, dans chaque promotion de la Légion d'honneur, une ou plusieurs croix à des ecclésiastiques. Il lui fait observer qu'il a pris connaissance très attentivement de la liste des ecclésiastiques promus à l'occasion de la fête nationale du 14 juillet 1969, liste parue au *Journal officiel* du 13 juillet 1969, et qu'il a constaté avec étonnement que, hormis des missionnaires à l'étranger ou des religieux des écoles chrétiennes, ainsi qu'un pasteur protestant et des évêques ou assimilés, aucun curé de paroisse urbaine ou de campagne n'a été jugé digne d'appartenir à l'ordre national de la Légion d'honneur alors que ce sont des personnes qui rendent très souvent d'éminents services à la collectivité. Par ailleurs, il a constaté qu'aucune personnalité appartenant à la religion juive ou musulmane n'avait été honorée dans cette promotion. Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître, dans ces condi-

ditions, en vertu de quelles règles les personnes les plus modestes du monde religieux sont exclues de la Légion d'honneur et en vertu de quelles autres règles les croix sont réservées presque exclusivement aux ecclésiastiques appartenant aux religions chrétiennes catholiques ou protestantes. (Question du 2 août 1969.)

Réponse. — Il n'est pas possible, à partir de la promotion du 14 juillet 1969, pas plus qu'à partir de toute autre promotion qui ne permet qu'une approche fragmentaire, d'apprécier la composition des membres de la Légion d'honneur. Pour des motifs faciles à comprendre, les promotions ne peuvent résulter d'une stricte répartition préalablement fixée entre différentes catégories. En ce qui concerne les autorités des religions juive et musulmane, l'honorable parlementaire pourra aisément vérifier qu'un très grand nombre de leurs représentants sont déjà décorés de la Légion d'honneur, ce qui prouve bien qu'aucune discrimination n'est exercée à leur égard. Par ailleurs, le Gouvernement est toujours prêt à étudier les dossiers de propositions qui pourraient lui être soumis en faveur du monde religieux même s'il s'agit des personnes les plus modestes. Le fait que les propositions puissent être examinées par plusieurs ministères est la garantie que tous les mérites soient pris en considération.

### Fonction publique et réformes administratives.

6904. — M. Sauzedde indique à M. le Premier ministre (fonction publique et réformes administratives) qu'il a consulté avec attention la promotion de la Légion d'honneur parue au *Journal officiel* du 13 juillet 1969 et qu'il a constaté que sur les quelque 500 croix attribuées à cette occasion, il y avait plus de 250 fonctionnaires ou agents des services publics du secteur nationalisé. Il ne doute pas que, par leurs fonctions mêmes, les employés de l'Etat et du secteur public soient souvent amenés à des actes éminents au service de la collectivité tout entière, mais il lui semble tout de même que ceux qui sont justement censés faire les propositions pour les attributions de croix se taillent « la part du lion » dans les contingents de la Légion d'honneur. Mais ce qui lui semble encore plus étrange, c'est que sur les quelque 250 promus au titre des administrations publiques, il n'y a pratiquement aucun fonctionnaire ou agent de grade subalterne, les croix étant uniquement réservées à des directeurs généraux et directeurs de ministères, à des hauts fonctionnaires des administrations centrales ou des services extérieurs ou encore à des membres du corps préfectoral, à des magistrats ou à des cadres supérieurs de la fonction publique d'Etat ou municipale, ou encore à des hautes personnalités des entreprises publiques et nationalisées. Il lui demande s'il peut lui faire connaître les moyens qui conduisent à écarter des promotions les petits et moyens fonctionnaires ou agents des services publics ainsi que des anomalies telles que celle qui conduit le secrétariat d'Etat à la fonction publique et aux réformes administratives à attribuer deux des quatre croix dont il disposait le 13 juillet à des personnalités du secteur privé qui, apparemment, n'ont rien à voir ni avec la fonction publique, ni avec les réformes administratives. (Question du 2 août 1969.)

Réponse. — Le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé de la fonction publique et des réformes administratives n'est pas appelé à donner son avis sur les propositions d'attribution de décorations présentées au Président de la République par les divers départements ministériels. En ce qui concerne les propositions présentées au titre de la fonction publique et des réformes administratives, il convient de préciser d'une part que le contingent « fonction publique » n'a jamais été réservé exclusivement aux fonctionnaires et agents de l'Etat et d'autre part que la collaboration constante et précieuse qu'apportent les personnalités du secteur privé aux travaux des commissions et groupes d'étude chargés d'étudier les réformes administratives justifie pleinement les propositions d'octroi de décoration dont elles peuvent être l'objet.

### DEFENSE NATIONALE

6896. — M. Sauzedde indique à M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale qu'il a pris connaissance avec beaucoup d'attention de la liste des personnes promues dans l'ordre national de la Légion d'honneur et parue au *Journal officiel* du 13 juillet 1969. Il lui fait observer qu'il a constaté avec surprise que son ministère a tenu à honorer plusieurs hauts fonctionnaires du ministère et surtout plusieurs présidents directeurs généraux de sociétés dont les seuls mérites, semble-t-il, ont consisté à exécuter dans les bonnes conditions certains marchés publics, ce qui, à proprement parler, n'a rien d'éminent si l'on considère que ces marchés sont exécutés contre paiement et pas toujours, s'il faut en croire la Cour des comptes ou la commission de vérification des comptes des entreprises publiques, dans le strict intérêt de la collectivité. En revanche, aucun ouvrier des établissements militaires, aucun fonctionnaire subalterne du ministère ou encore aucun ouvrier travaillant, dans le secteur privé, pour les armées, n'ont été jugés dignes

d'appartenir à l'ordre national de la Légion d'honneur. Il lui demande s'il pourrait lui faire connaître les réflexions que lui inspirent ces constatations. (Question du 2 août 1969.)

Réponse. — Récompense des mérites éminents acquis au service de la nation, la Légion d'honneur n'est pas réservée à telle ou telle catégorie sociale. Les nominations et promotions auxquelles se réfère l'honorable parlementaire ne constituent qu'une partie de celles qui seront accordées en 1969, et, pour répondre à son étonnement de n'avoir point vu honorer certains personnels il lui est indiqué que depuis le mois de septembre 1958 des propositions les concernant sont chaque année soumises directement au Premier ministre dans le cadre d'un travail particulier dit « promotion du travail ». L'honorable parlementaire peut être assuré que les considérations qu'il développe dans le texte de sa question ont retenu attentivement l'attention du ministre d'Etat chargé de la défense nationale.

#### DEPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER

4594. — M. Feuillard expose à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des départements et territoires d'outre-mer que la production bananière de la Guadeloupe constitue après le sucre, le facteur le plus important de l'économie du département. Elle fait vivre, aux divers stades de l'activité locale, y compris celui du commerce de détail, plus du tiers de la population. Les planteurs ont du s'endetter à concurrence de 70 millions de francs pour faire face aux dépenses de restauration de leurs bananeraies détruites par les trois derniers cyclones du 27 octobre 1963, du 22 août 1964 et du 27 septembre 1966. La production bananière de la Guadeloupe n'a atteint que 100.000 tonnes net en 1968; ce tonnage est inférieur de moitié à l'objectif de production 1968 prévu par le V<sup>e</sup> Plan (200.000 tonnes net). Cette chute de production est due à des causes multiples dont les plus importantes sont : 1<sup>o</sup> le retard apporté, après le cyclone de 1966, par les autorités préfectorales de l'époque, à mettre à la disposition des planteurs l'aide financière qui leur avait été accordée par l'Etat dès le mois de décembre 1966. En effet, c'est seulement au mois de mai 1967 que les fonds ont été versés sur la base de 1.500 francs à l'hectare appliqués à l'ensemble des 8.000 hectares plantés en bananiers. Plus de six mois s'étaient écoulés depuis le cyclone, les bananeraies qui n'avaient plus été cultivées faute d'argent, se trouvaient dans un grand état d'abandon, si bien que les 1.500 francs à l'hectare étaient devenus insuffisants pour permettre une reconstitution normale, d'où la remise en état incomplète des plantations qui n'ont pu recevoir tous les soins nécessaires, notamment les fertilisants; 2<sup>o</sup> la sécheresse exceptionnelle du premier semestre 1968, qui a entraîné une perte de récolte de 25.000 tonnes; 3<sup>o</sup> les coups de vent de septembre 1968. Les conséquences de cette situation sont désastreuses et constituent une calamité. Dans toutes les régions productrices, les bananiers sont atteints de cercospora, de charançons, subissant en outre les effets dévastateurs des plantes adventistes; ils périssent rapidement; le poids moyen des régimes est tombé de 22 à 18 kilogrammes. L'ampleur des maladies du bananier est telle, qu'elle constitue un grand fléau contre lequel une lutte doit être entreprise qui justifie des mesures gouvernementales immédiates de caractère exceptionnel. D'autre part, les cours de la banane ont été extrêmement bas durant l'année 1968, sauf pendant deux mois, octobre et novembre, la moyenne sur l'année des prix de vent au stade wagon-départ se situant à 1,06 franc alors que le prix de revient d'un kilogramme de bananes au même stade s'élève à 1,25 franc, d'où une perte de 0,19 franc par kilogramme. Cette dégradation du marché s'explique non seulement par la qualité du fruit due aux causes qui ont été énoncées mais aussi par l'inobservation de l'arbitrage du Chef de l'Etat du 5 janvier 1962, qui a fixé l'apport en bananes en provenance des Antilles françaises dans le marché métropolitain aux deux tiers de la consommation, l'autre tiers étant réservé au pays de la zone franc et, en outre, par des importations pléthoriques de l'étranger. A titre d'exemple, on pourrait citer le Surinam, pays associé à la C. E. E. qui a exporté en France en 1968 18.180 tonnes, alors qu'il n'en exportait en Hollande, sa métropole, que 23.000 tonnes. Il convient à cet égard de noter que la part des Antilles françaises dans le marché métropolitain n'a atteint en 1967 que 55,286 p. 100 et en 1968 que 58,318 p. 100 au lieu de 66,66 p. 100. De plus, alors que les prix de vente ne cessent de se dégrader, les charges des producteurs augmentent dans de notables proportions, en particulier les salaires et les charges sociales du fait des accords de Grenelle. A l'inverse, les cours de la banane n'ont pas dépassé, en bonne saison, un plafond qui est resté inchangé depuis une dizaine d'années. La politique visant à importer des bananes de pays tiers à bas salaires devrait être radicalement abandonnée. Elle est en opposition formelle avec l'arbitrage du Chef de l'Etat. Son maintien aggraverait la situation actuelle et la rendrait sans issue. En effet, dans ce cas on assisterait à deux phénomènes dont les effets seraient caractérisés par l'effondrement des cours consécutifs à ces importations, comme cela se produisit chaque fois et

par la paralysie totale de l'économie bananière guadeloupéenne, mise dans l'impossibilité de procéder aux traitements phyto-sanitaires et de relancer la production. La dégradation actuelle de l'économie bananière de la Guadeloupe a entraîné de nombreux planteurs à cesser toute activité. Les producteurs, faute de recettes, ne sont plus en mesure de faire face aux échéances de remboursement des prêts qui leur ont été consentis après les cyclones. En outre, le climat social se détériore rapidement en raison de licenciements de personnels agricoles qui atteignent à ce jour 60 p. 100 des effectifs. Il faut donc mettre tout en œuvre pour enrayer cet état de choses, maintenir la stabilité de l'emploi et redresser l'économie du département. Il lui demande s'il entend adopter à cette fin les mesures suivantes : a) mettre à la disposition des planteurs exportateurs les moyens financiers suffisants dans le but de lutter contre les grands fléaux que constituent les maladies frappant le bananier en Guadeloupe; b) assurer le respect de l'arbitrage du Chef de l'Etat du 5 janvier 1962, à cet effet suspendre toute importation de bananes en provenance de pays tiers et permettre aux planteurs exportateurs, jusqu'au rétablissement d'une situation normale, d'assurer si nécessaire la fourniture de leur quota en faisant appel à d'autres productions nationales ou de la zone franc; c) établir un plan de relance de la banane de la Guadeloupe, afin qu'elle retrouve son potentiel de production et un plein épanouissement; d) prendre toutes mesures assurant une stabilité des cours et permettant aux planteurs exportateurs d'obtenir un prix équitable de leur produit; e) accorder aux planteurs exportateurs de la Guadeloupe un moratoire de trois années pour le paiement, en capital et intérêts, des emprunts qu'ils ont contractés au titre de la banane, en mentionnant que les intérêts de retard ne seront pas capitalisés. (Question du 15 mars 1969.)

Réponse. — Le Gouvernement a toujours porté la plus grande attention à ces divers problèmes et a pris un certain nombre de mesures de nature à répondre aux préoccupations des producteurs des Antilles. C'est ainsi qu'il a décidé de suspendre les importations de bananes des pays associés à la C. E. E. (Somalie, Congo, Surinam) aussi longtemps que les pays producteurs de zone franc assureraient l'approvisionnement normal du marché français. C'est ainsi que les importations du Surinam, qui se sont élevées à 18.000 tonnes en 1968 ont été suspendues jusqu'à ce jour. Elles ne seraient reprises qu'en cas de besoin. Par ailleurs, le Gouvernement a pour objectif constant d'équilibrer l'offre et la demande sur le marché afin que les cours de la banane au débarquement soient satisfaisants pour les producteurs tout en maintenant des prix acceptables au niveau de la consommation. C'est ainsi que le cours wagon départ qui avait été de 1,06 franc par kilogramme en 1968, comme le signale l'honorable parlementaire, a pu être amené à 1,20 franc par kilogramme pour les sept premiers mois de 1969 (plus 14 p. 100). Enfin, les problèmes techniques et économiques qui se sont posés aux producteurs de banane de la Guadeloupe à la suite des conditions climatiques défavorables des deux dernières années ont été examinés au sein du Forma. Ce dernier par une décision du 19 mars 1969 a décidé de consacrer une somme de trois millions de francs au financement d'une action phytosanitaire destinée à la défense des bananeraies et à l'amélioration de leur production. Cette action, qui a commencé au mois de juin dernier, a d'ores et déjà donné des résultats satisfaisants. Le relèvement des cours sur une période suffisamment longue, complété par une amélioration quantitative et qualitative de la production sont de nature à assurer un redressement de la situation financière des exploitations de banane de la Guadeloupe.

7459. — M. Lacavé expose à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des départements et territoires d'outre-mer, que la situation déjà difficile dans le secteur de la canne à sucre à la Guadeloupe s'est dangereusement aggravée dans la dernière période. Les colons et les planteurs ne sont pas toujours payés pour les cannes cependant fournies aux usines avant la dévaluation. De nombreuses usines ferment sans perspective de reconversion et les travailleurs sont jetés à la rue. La situation est particulièrement alarmante aux usines Gardel et Sainte-Marthe où les travailleurs n'ont même pas perçu leur salaire. La colère est grande à travers toute la Guadeloupe ainsi qu'en témoigne le message adressé à tous les parlementaires de l'île par la commission départementale unanime. Au nom des colons, des planteurs et des salariés de la Guadeloupe, il lui demande quelles mesures d'extrême urgence il entend enfin prendre pour en terminer avec cette intolérable situation qui risque de se détériorer rapidement. (Question du 19 septembre 1969.)

Réponse. — Le Gouvernement suit avec une attention toute particulière l'évolution de l'économie sucrière de la Guadeloupe, dont la nécessaire modernisation, qui doit s'exercer tant au profit des planteurs de canne que des fabricants de sucre, a rencontré au cours des dernières années de nombreuses difficultés dues notamment à des conditions climatiques défavorables. La participation de la production de sucre des départements d'outre-mer à l'organisation communau-

taire du marché du sucre, définitivement mise en place le 1<sup>er</sup> juillet 1968, donne aux producteurs de la Guadeloupe, comme d'ailleurs à ceux de la Martinique et de la Réunion, l'assurance de l'écoulement de leur récolte à un prix plancher garanti au stade fob, dans la limite des quotas de base attribués à chaque usine. Ce mécanisme a permis une sensible revalorisation du prix du sucre, que les fabricants de sucre comme les planteurs de canne doivent mettre à profit pour moderniser leurs conditions de production et améliorer la rentabilité de leurs exploitations. Ceci exige un effort d'organisation et de coopération à tous les stades des secteurs économiques intéressés, que les pouvoirs publics sont prêts, pour leur part, à encourager et à favoriser par tous les moyens à leur disposition. D'ores et déjà, dans la limite des concours que peuvent accorder le budget général et le F. I. D. O. M. au développement de la Guadeloupe, une aide à la modernisation des conditions de production et à l'amélioration de la structure des exploitations est acquise. Les interventions de la Safer permettent en particulier l'accès des petits planteurs à la propriété à des conditions financières très avantageuses. Les pouvoirs publics apportent d'autre part leur concours technique et financier à la mise en place des structures de vulgarisation agricole et à la création d'organismes coopératifs orientés plus particulièrement vers la mécanisation des façons culturales et des transports. Enfin, l'administration intervient à la demande des intéressés pour aider à la transformation des conditions d'achat et de pesée des cannes et à la détermination exacte de leur teneur en sucre. En vue de donner à l'ensemble de ces dispositions leur maximum d'impact et d'encourager toutes les initiatives qui permettraient d'hâter ce processus de modernisation, j'étudie un projet de relance de la production de canne et de sucre dans le département de la Guadeloupe en vue de moderniser l'économie sucrière. Tout sera mis en œuvre pour que ce projet prenne corps rapidement.

**7465.** — M. Odru attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des départements et territoires d'outre-mer sur la situation sociale difficile existant présentement en Guadeloupe. Les colons et planteurs ne sont toujours pas payés pour les cannes à sucre livrées aux usines avant la récente dévaluation. Les usines ferment et leurs travailleurs sont licenciés sans avoir perçu leurs salaires comme c'est par exemple le cas aux usines Gardel et Sainte-Marthe. Le chômage, déjà important, ne cesse de s'accroître et la misère de se généraliser. La colère gronde dans tous les foyers de travailleurs guadeloupéens qui voient par ailleurs les riches usines sucrières se regrouper pour accroître encore leurs profits au détriment des salariés jetés à la rue au nom de la rentabilité et de la rationalisation du travail. C'est pourquoi il lui demande quelles mesures il entend prendre, en accord avec M. le ministre de l'économie et des finances et M. le ministre d'Etat chargé des départements d'outre-mer, pour en finir avec la grave situation sociale existant en Guadeloupe et dont le Gouvernement et le patronat portent l'entière responsabilité. (Question du 19 septembre 1969.)

**Réponse.** — Le Gouvernement suit avec une attention toute particulière l'évolution de l'économie sucrière de la Guadeloupe, dont la nécessaire modernisation, qui doit s'exercer tant au profit des planteurs de canne que des fabricants de sucre, a rencontré au cours des dernières années de nombreuses difficultés, dues notamment à des conditions climatiques défavorables. La participation de la production de sucre des départements d'outre-mer à l'organisation communautaire du marché du sucre, définitivement mise en place le 1<sup>er</sup> juillet 1968, donne aux producteurs de Guadeloupe, comme d'ailleurs à ceux de la Martinique et de la Réunion, l'assurance de l'écoulement de leur récolte à un prix plancher garanti au stade fob, dans la limite des quotas de base attribués à chaque usine. Ce mécanisme a permis une sensible revalorisation du prix du sucre, que les fabricants de sucre comme les planteurs de canne doivent mettre à profit pour moderniser leurs conditions de production et améliorer la rentabilité de leurs exploitations. Ceci exige un effort d'organisation et de coopération à tous les stades des secteurs économiques intéressés, que les pouvoirs publics sont prêts, pour leur part, à encourager et à favoriser par tous les moyens à leur disposition. D'ores et déjà, dans la limite des concours que peuvent accorder le budget général et le FIDOM au développement de la Guadeloupe, une aide à la modernisation des conditions de production et à l'amélioration de la structure des exploitations est acquise. Les interventions de la Safer permettent en particulier l'accès des petits planteurs à la propriété à des conditions financières très avantageuses. Les pouvoirs publics apportent d'autre part leur concours technique et financier à la mise en place des structures de vulgarisation agricole et à la création d'organismes coopératifs orientés plus particulièrement vers la mécanisation des façons culturales et des transports. Enfin, l'administration intervient à la demande des intéressés, pour aider à la transformation des conditions d'achat et de pesée des cannes, et à la détermination

exacte de leur teneur en sucre. En vue de donner à l'ensemble de ces dispositions leur maximum d'impact, et d'encourager toutes les initiatives qui permettraient d'hâter ce processus de modernisation, j'étudie un projet de relance de la production de canne et de sucre dans le département de la Guadeloupe en vue de moderniser l'économie sucrière. Tout sera mis en œuvre pour que ce projet prenne corps rapidement.

## ECONOMIE ET FINANCES

**5656.** — M. Alduy, se référant à la réponse à sa question écrite n° 3364 en date du 1<sup>er</sup> mars 1969, indique à M. le ministre de l'économie et des finances que l'argument qui consiste à considérer le mari comme devant subvenir seul aux besoins de la famille ne peut être acceptable, car actuellement beaucoup de femmes participent par une activité salariée aux ressources de la famille. Les statistiques nous confirment d'ailleurs que 40 p. 100 de la population active est constituée par la main-d'œuvre féminine. La retenue pour retraite est faite à égalité sur le salaire de l'homme et de la femme. Il est donc anormal et injuste que le conjoint survivant ne puisse bénéficier de la pension de réversion de son épouse. Il lui demande s'il ne pourrait envisager, compte tenu des exigences de la vie moderne, de modifier la législation sur le droit à la pension de réversion. (Question du 29 avril 1969.)

**Réponse.** — La question posée par l'honorable parlementaire appelle la réponse suivante : l'octroi d'une pension de réversion au veuf d'une femme fonctionnaire conduirait l'Etat à verser une pension à une personne qui ne lui a rendu aucun service et qui, en revanche, est soit en mesure par elle-même de subvenir à ses besoins, soit déjà bénéficiaire d'un avantage vieillesse. Il est certain que les impératifs budgétaires ne permettent pas d'envisager une telle mesure qui apparaît socialement peu fondée et ne présente pas de caractère véritablement prioritaire, dès lors que le mari invalide s'est vu reconnaître le droit à pension de réversion. Par ailleurs, la retenue subie sur son traitement par la femme fonctionnaire pour la constitution de son droit propre à pension de retraite ne saurait fonder un droit à pension de réversion au profit du mari. En effet, les recettes annuelles provenant des retenues sur le traitement des fonctionnaires ne couvrent que 14 p. 100 du coût annuel des pensions, la différence restant à la charge de l'Etat.

**7133.** — M. Michel Durafour demande à M. le ministre de l'économie et des finances si le Gouvernement a déterminé sa position en ce qui concerne l'échelonnement des étapes selon lesquelles l'indemnité de résidence servie dans la zone d'abattement maximum doit être intégrée dans le traitement soumis à retenue pour pension et quelles sont les mesures prévues à cet égard dans le cadre du projet de loi de finances pour 1970. (Question du 30 août 1969.)

**Réponse.** — L'incorporation de deux points de l'indemnité de résidence dans le traitement de base servant au calcul de la pension décidée en juin 1968 dans le cadre des mesures prises en faveur des agents de la fonction publique est intervenue le 1<sup>er</sup> octobre 1968. Si en matière d'intégration de l'indemnité de résidence dans le traitement de base le Gouvernement s'est attaché à l'exécution des engagements pris, il ne peut actuellement envisager d'en donner de nouveaux. En effet, l'évolution démographique actuelle du pays qui se caractérise par l'allongement de la durée de la vie humaine aboutit, du fait de l'augmentation du nombre de retraités et de la prolongation des périodes pendant lesquelles sont versées les pensions, à une progression très importante de la charge vieillesse tant au plan national qu'au plan de la dette viagère supportée par le budget de l'Etat. C'est ainsi que l'intégration d'un point supplémentaire de l'indemnité de résidence conduirait, compte tenu de la masse des pensions civiles et militaires de retraite en 1969 et de son incidence sur les pensions de guerre par application du rapport constant, à une dépense supplémentaire annuelle de plus de 150 millions de francs. Devant l'importance de cette dépense et face aux impératifs budgétaires qui s'imposent tout particulièrement au cours de l'exercice 1970, le Gouvernement ne peut envisager de prendre une nouvelle initiative en ce domaine. Il a en revanche prévu des allègements fiscaux appréciables en faveur des personnes âgées les plus défavorisées.

**7168.** — M. Spéna appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur l'article 73 de la loi de finances pour 1969, qui traite du problème très complexe des pensions garanties aux ex-agents français des pays ou territoires extra-métropolitains. Une simple circulaire non publiée a informé les ministères intéressés et leurs services de la portée de cet article et fixé les règles pratiques applicables pour sa mise en œuvre. Une telle procédure a pour effet d'ôter toute possibilité de recours aux intéressés, contre les mesures d'application décidées par l'administration jusqu'au moment où cha-

qua d'entre eux recevra un arrêté individuel de révision. Il y a là une procédure d'application suspecte en elle-même. Le fait que cette circulaire ne fasse aucune référence à la loi de 1956 concernant les anciens agents marocains et tunisiens, alors que l'article 73 se réfère expressément aux décrets d'application de cette loi et que l'arrêt du 31 mai 1968 du Conseil d'Etat a déjà tranché, contre l'interprétation gouvernementale, de la portée exacte à donner à la loi de 1956, rend encore plus suspecte l'actuelle circulaire d'application, non publiée. Il lui demande en conséquence : 1<sup>o</sup> s'il estime, en règle générale, que le Gouvernement peut trancher par simple circulaire intérieure et non publiée des conditions d'application de lois ayant une portée collective et si une telle pratique lui paraît compatible : en droit avec l'usage efficace du droit de recours des organismes et des personnes intéressées ; en philosophie politique, avec les nécessités pratiques de « la participation » ; 2<sup>o</sup> dans la négative, s'il compte en conséquence, publier les textes d'application de l'article 73 de la loi de finances pour 1969 et à tout le moins la circulaire intérieure adressée aux autres ministères afin que des recours normaux soient ouverts aux intéressés ; 3<sup>o</sup> dans quels délais, urgents puisque tardifs. (Question du 30 août 1969.)

Réponse. — L'article 73 de la loi de finances pour 1969, qui accorde aux retraités des cadres locaux du Maroc, de Tunisie, de l'Algérie et d'outre-mer le bénéfice des mesures de péréquation de pension affectant l'emploi métropolitain auquel ils ont été assimilés pour le calcul du montant de leur pension garantie, ne contient aucune disposition prévoyant l'intervention d'un règlement d'administration publique relatif aux conditions d'application de ce texte. C'est dans le souci de mettre en application avec le maximum de célérité les prescriptions de cet article 73 que le département des finances a adressé, dès le 14 mars 1969, c'est-à-dire mois de deux mois et demi après la parution de la loi de finances, à tous les ministres et secrétaires d'Etat, la circulaire dont fait état l'honorable parlementaire. Cette circulaire permettait à chaque ministre de mettre immédiatement en œuvre les mesures administratives préparatoires à la péréquation. Cette circulaire du 14 mars 1969 est au surplus connue de l'ensemble des fédérations de retraités et de leurs adhérents depuis sa parution. La procédure suivie n'est donc en rien suspecte, comme le craignait l'honorable parlementaire et, au demeurant, elle ne porte aucune atteinte aux droits de recours des intéressés. En effet, la jurisprudence admet la recevabilité des pourvois formés dans les délais légaux à compter de la notification de l'acte portant concession ou révision de la pension.

7383. — M. Médecin demande à M. le ministre de l'économie et des finances si, compte tenu du fait que le taux de dévaluation du franc a dû être calculé dans les meilleures conditions, il n'envisage pas, dans un avenir proche, de mettre fin au système du contrôle des changes qui ne doit plus maintenant avoir sa raison d'être. (Question du 16 septembre 1969.)

Réponse. — La réglementation des changes qui vise à empêcher les sorties spéculatives de capitaux et la constitution d'avoirs à l'étranger demeure, dans les circonstances actuelles, un élément nécessaire du programme de redressement financier mis en œuvre par le Gouvernement. Dès que l'équilibre des finances extérieures aura été rétabli et que la situation des paiements internationaux sera redevenue plus stable, des assouplissements seront apportés aux contrôles actuellement en vigueur.

7541. — M. Robert Fabre appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur les inconvénients que peut présenter le maintien de la taxation des fruits et légumes, à la fois pour le commerçant et pour le consommateur. Le commerçant peut, en effet, être lourdement pénalisé, d'une part, par la réduction excessive d'une marge bénéficiaire déjà amenuisée par l'importance des déchets et pertes de poids qui frappent ces denrées périssables et, d'autre part, par les fluctuations rapides des cours. De son côté, le consommateur risque de ne plus bénéficier des diminutions de prix provoquées soit par la surproduction saisonnière, soit par l'esprit d'initiative du commerçant. Il lui demande donc s'il n'envisage pas la suppression de cette taxation. (Question du 27 septembre 1969.)

Réponse. — Le système de la réglementation des marges de détail applicable au commerce des fruits et légumes frais mis en place en novembre 1967, modifié en décembre 1968 et étendu en août 1969 s'est révélé nécessaire pour assurer la défense des intérêts du consommateur devant certaines pratiques constatées dans ce secteur. Toutefois, sensible à divers inconvénients de ce système et, surtout, dans sa volonté d'associer les professionnels à la politique de stabilité, le Gouvernement a été amené à modifier le régime des prix du commerce des fruits et légumes. C'est pourquoi, si l'arrêté n° 25-728 du 26 septembre 1969 maintient, en la rénovant, la réglementation des marges de détail pour les produits les plus courants, il permet aux commerçants qui désirent appliquer une politique commerciale plus souple et plus dynamique de le faire dans le cadre d'un régime

de liberté conventionnelle. Acceptant certaines disciplines, en matière de ventes promotionnelles, dont les programmes sont établis en liaison avec l'administration et les consommateurs, ils peuvent, en contrepartie, déterminer librement leurs marges sur l'ensemble des produits qu'ils vendent.

## EDUCATION NATIONALE

6891. — M. Sauzedde demande à M. le ministre de l'éducation nationale en vertu de quelles règles les croix de la Légion d'honneur attribuées, notamment, à l'occasion de la promotion parue le 13 juillet 1969 ont été réservées, dans son ministère, uniquement à de très hauts fonctionnaires ou à des professeurs d'université et d'enseignement supérieur, laissant délibérément de côté, en particulier, les agents subalternes des services de l'éducation nationale ou les directeurs d'écoles communales ou encore les instituteurs publics qui, très souvent, accomplissent leur mission dans des conditions très difficiles et rendent à la population les services les plus éminents. (Question du 2 août 1969.)

Réponse. — La répartition du contingent de distinctions dans l'ordre national de la Légion d'honneur n'est pas effectuée à partir de pourcentages préétablis. Elle s'opère, pour chaque catégorie de personnels, en fonction des mérites des candidats présentés par les autorités académiques. Elle est donc très variable d'une année à l'autre voire même d'une promotion à l'autre. Car il faut se souvenir que l'attribution de distinctions dans notre premier ordre national est réservée à la reconnaissance de mérites éminents. Il n'est pas exact de dire que les agents subalternes des services de l'éducation nationale, les directeurs d'écoles communales et les instituteurs publics sont laissés de côté délibérément. Si, toutefois, l'honorable parlementaire connaît des cas particulièrement dignes d'intérêt qui auraient pu être ignorés, il est prié de bien vouloir les signaler.

## EQUIPEMENT ET LOGEMENT

2503. — Mme Jacqueline Thome-Patenôtre appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement et du logement sur la rigueur des normes de superficie imposées aux personnes qui désirent construire une maison dans certaines zones rurales. En matière de délivrance de permis de construire, les prescriptions du livre 1<sup>er</sup> du code de l'urbanisme et de l'habitation, titre VII, le décret n° 61-1036 du 13 septembre 1961, le décret n° 58-1463 du 31 décembre 1958 relatif aux plans d'urbanisme entravent toutes possibilités de construction sur les terrains inférieurs à 3 hectares, non voués à la culture, limitrophes aux périmètres d'agglomération et inclus par les textes précités dans des secteurs B 2 ou B 3 où la construction de maisons d'habitation n'est possible que sur des terrains respectivement de 3 hectares ou 10 hectares au moins. La rigueur de cette réglementation gêne ainsi de nombreux terrains. Il paraîtrait donc normal et raisonnable de l'assouplir en incluant les surfaces propres à la construction et inférieures à 3 hectares dans des zones dites de transition, sous réserve d'un avis favorable délivré par la municipalité. (Question du 26 novembre 1968.)

Réponse. — 1<sup>o</sup> Aucun texte législatif ou réglementaire de portée générale n'impose une surface minimum de terrain pour construire. Ce sont les plans d'urbanisme qui peuvent comporter de telles prescriptions et déterminent les surfaces minima qui peuvent être exigées en zone dite « rurale » ; ces surfaces sont toujours fixées après consultation des conseils municipaux intéressés. Dans les communes qui ne sont pas dotées de plans d'urbanisme un minimum de surface parcellaire pour construire peut aussi être exigé en application du décret du 30 novembre 1961, dit « règlement national d'urbanisme » à l'occasion de la demande de permis de construire et la situation particulière de chaque candidat est alors examinée par le directeur départemental de l'équipement en fonction des équipements existants ou à créer. 2<sup>o</sup> Afin de promouvoir une meilleure utilisation des terrains tout en favorisant l'édification des maisons individuelles en zone rurale mais aussi en vue de concentrer les efforts d'équipement dans les secteurs déjà en partie urbanisés et développer la construction là où la charge des équipements doit pouvoir être raisonnablement supportée par tous, des directives ont été données aux préfets sur la conduite à tenir à l'égard des candidats constructeurs individuels. Ces directives ont pour but, d'une part, de fixer les constructeurs sur les possibilités qui leur sont offertes dès lors qu'ils s'engagent à prendre en charge tous les équipements qui leur sont nécessaires, d'autre part, d'encourager la construction de maisons individuelles groupées en admettant pour une telle opération de plus fortes densités de construction que pour des maisons isolées. Par contre, les terrains dont l'urbanisation n'est pas prévue par les documents d'urbanisme ni possible en raison d'impératifs tels que sites remarquables à conserver dans leur état naturel, exploitation agricole à préserver, existence de nuisances graves, impossibilité aux plans technique et économique de réaliser les dessertes doivent, sauf dérogation

claire et objective, rester interdits à la construction. 3° Certains plans d'urbanisme directeurs intercommunaux publiés en région parisienne contiennent des règles fixant un minimum de surface constructible variable suivant la localisation des secteurs concernés et destinés entre autres à préserver les régions forestières les plus intéressantes. Mais ces plans d'urbanisme, avant d'être soumis à l'enquête publique et approuvés sous forme de plans d'occupation des sols conformément aux nouvelles dispositions du code de l'urbanisme et de l'habitation introduites par la loi d'orientation foncière, seront modifiés dans le sens indiqué ci-dessus afin d'y introduire des règles plus souples que celles admises jusqu'à présent et de nature par conséquent à satisfaire la demande de l'honorable parlementaire.

**6903. — M. Sauzedde demande à M. le ministre de l'équipement et du logement** en vertu de quel ostracisme les petits et moyens fonctionnaires de ses services, comme par exemple les agents de travaux des ponts et chaussées ou encore les fonctionnaires des catégories B, C et D dépendant de son ministère, n'ont eu aucun promu dans l'ordre national de la Légion d'honneur, l'ensemble des croix attribuées à son ministère étant réservées uniquement à de hauts fonctionnaires, soit à de hautes personnalités du secteur privé, aucun ouvrier du bâtiment ou cadre moyen d'entreprise de construction n'ayant été jugé, en apparence, digne de figurer dans cette promotion. (Question du 2 août 1969.)

Réponse. — Il est formellement spécifié à l'honorable parlementaire que les petits et moyens fonctionnaires des services centraux et extérieurs de mon administration ne font l'objet d'aucun ostracisme en matière de décorations. Le fait qu'aucun agent appartenant aux catégories B, C et D n'ait figuré sur les dernières promotions de Légion d'honneur s'explique uniquement par l'absence de proposition faite en leur faveur. Par contre, au cours des deux dernières années, 26 fonctionnaires relevant des catégories susvisées ont été nommés ou promus dans l'ordre national du Mérite. Il est bien entendu que je suis tout disposé à examiner les propositions de nomination ou de promotion en faveur des fonctionnaires des catégories B, C et D dans la mesure où ces candidatures rempliraient les conditions prévues par le code de la Légion d'honneur (art. 1<sup>er</sup>).

**7088. — M. Fortuit appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement et du logement** sur les termes du décret n° 69-270 du 24 mars 1969 (Journal officiel, Lois et Décrets du 28 mars 1969) pris pour l'application de la loi n° 63-1178 du 28 novembre 1963 sur le domaine public maritime et relatif à l'enquête concernant la délimitation des lacs et relais de mer. Il lui expose que ce décret, ayant pour objet de délimiter de façon précise l'étendue du domaine public maritime, prévoit une enquête au cours de laquelle les riverains intéressés, ayant été prévenus et amenés à présenter leurs observations, doivent être convoqués pour assister au bornage destiné à séparer le domaine public maritime de leurs possessions sur toute la longueur du périmètre délimité. En conséquence, il apparaît que la nouvelle réglementation aura pour effet de lutter contre la prolifération abusive des plages privées résultant de la législation précédente suivant laquelle les lacs et relais n'étant pas incorporés au domaine public maritime, faisaient partie du domaine privé de l'Etat et pouvaient être aliénés au profit, soit des communes ou des collectivités locales, soit des particuliers. Une telle modification aura donc pour effet de faciliter le passage du public sur les bords de la mer. Compte tenu de la mise en œuvre de ces nouvelles mesures, il lui demande de lui indiquer : 1° le résultat des premières enquêtes, les difficultés éventuellement rencontrées ainsi que le nombre et l'importance, avec cas précis à l'appui, des plages privées rendues à l'usage du public ; 2° s'il ne lui apparaît pas opportun, en accord avec M. le ministre de l'intérieur, de veiller à l'apposition des plaques « propriété privée » par les seuls propriétaires riverains ayant satisfait aux résultats de l'enquête, après bornage des parcelles demeurant en leur possession et ayant — suivant le cas — fait l'objet de l'arrêté préfectoral prévu par les articles 7 et 8 du décret précité et d'un décret pris en Conseil d'Etat. (Question du 23 août 1969.)

Réponse. — 1° L'incorporation au domaine public maritime des lacs et relais de la mer faisant actuellement partie du domaine privé de l'Etat permettra, comme le souligne l'honorable parlementaire, l'extension du côté terre des plages trop étroites et l'aménagement de leurs accès. Elle constitue une des mesures prévues par la loi du 23 novembre 1963 pour répondre aux besoins balnéaires et touristiques croissants du public. 2° La délimitation des lacs et relais de mer incorporés au domaine public maritime procède d'une réglementation comparable à celle relative à la détermination des limites de la mer. Le décret du 17 juin 1966 donne compétence à mon département pour délimiter les lacs et relais incorporés au domaine public maritime. Mon administration mettra en œuvre cette procédure de délimitation dans toute la mesure compatible avec les

moyens dont elle dispose. A cet effet un recensement est effectué par les services extérieurs de mon département pour établir un programme d'opérations tenant compte des nécessités locales et de leurs possibilités matérielles. 3° Déjà deux délimitations ont été entreprises sur le littoral méditerranéen (Sète) et en divers points du littoral de la Charente-Maritime. Rien jusqu'à ce jour, n'a révélé de difficultés particulières. Il convient toutefois de signaler qu'il s'agissait, au moins en ce qui concerne l'affaire de Sète, de cas assez simples, où le nombre des propriétaires concernés n'est pas très élevé. D'autres cas peuvent comporter de plus grandes difficultés, tant sur le plan technique que du point de vue de la procédure, notamment lorsque les propriétaires riverains seront nombreux ou que les titres de propriété et documents cadastraux seront anciens ou inexistant. Enfin, les moyens des services étant limités, il conviendra de sélectionner avec soin les opérations qu'entreprendra l'administration pour que la charge financière correspondante n'entraîne pas pour le budget de l'Etat une charge incompatible avec les moyens dont disposent mes services. 4° La législation et la réglementation ne permettent pas d'interdire à un propriétaire d'implanter un panneau « propriété privée » dès lors que ce panneau est effectivement situé sur sa propriété. Toutefois pour répondre aux préoccupations de l'honorable parlementaire, qui visent à empêcher toute appropriation injustifiée du littoral et en empêcher l'usage par le public, des instructions sont données aux services du ministère de l'équipement et du logement, d'appor-ter une attention particulière aux cas dans lesquels de tels panneaux sont mis en place par les propriétaires. Dans la limite de leurs moyens, mes services procéderont alors immédiatement à l'examen de chaque cas, et si un doute subsiste sur le bien-fondé de telles situations, engageront les procédures réglementaires nécessaires à l'incorporation des lacs et relais au domaine public maritime. Des poursuites seraient alors engagées à l'encontre des contrevenants. 5° L'attention de l'honorable parlementaire est appelée sur le fait que l'administration considère qu'elle ne saurait être tenue d'engager les procédures de délimitation, tant du rivage de la mer que des lacs et relais, à la seule demande d'un propriétaire riverain qui souhaiterait connaître la limite de sa propriété. Il appartient à ce dernier d'user de la possibilité que lui donne la législation en matière de délimitation de la propriété privée.

**7264. — M. Charles Bignon rappelle à M. le ministre de l'équipement et du logement** qu'un médecin chargé de la chronique médicale dans un grand journal rappela, du début du mois d'août 1969, que le bilan mondial actuel des accidents de la route était de 150.000 morts et de 6 millions de blessés et que la part de la France représentait plus de 10.000 morts et 300.000 blessés. Le même article faisait valoir qu'actuellement ces accidents représentent la principale cause de mort chez les jeunes gens âgés de quinze ans à vingt-cinq ans, puisque cette cause de mortalité entraîne plus de 30 p. 100 de tous les décès survenant dans ce groupe d'âge. L'organisation mondiale de la santé a dégage, dans une réunion groupant des représentants de vingt et un pays, les directions dans lesquelles il convenait d'agir pour provoquer une diminution du nombre de ces accidents. La Croix-Rouge française a récemment publié un petit manuel analysant l'action que peuvent avoir les témoins d'un accident de la route. Si ces témoins savent donner les premiers secours aux blessés de la route, le nombre de ceux qui pourront être sauvés peut être très important. Or, généralement, lorsqu'un accident a eu lieu, personne n'est capable d'intervenir et de porter secours aux blessés. Chaque conducteur devrait connaître les premiers soins à donner à ces blessés. La meilleure façon de leur donner ces connaissances consisterait à les inclure dans le programme du permis de conduire. Il lui demande s'il envisage cette solution susceptible d'avoir, à cet égard, les effets les plus bénéfiques. (Question du 13 septembre 1969.)

Réponse. — L'inclusion de notions de secourisme dans le programme de l'examen du permis de conduire paraît très séduisante, mais sa réalisation pratique soulèverait cependant des difficultés assez importantes. Cet examen a en effet pour but principal de s'assurer que les futurs conducteurs connaissent les règles de circulation, ainsi que la signification de la signalisation routière et qu'ils ont acquis, en outre, une habileté suffisante dans la conduite automobile, en vue, précisément, de leur éviter de provoquer des accidents. Par étapes successives, dont la dernière date de 1967, l'examen du permis de conduire a d'ailleurs été rendu plus long et plus difficile dans le but d'effectuer une sélection plus rigoureuse des futurs conducteurs et d'améliorer de ce fait la sécurité routière. Des épreuves de secourisme ne pourraient qu'allonger la durée de cet examen, sans avoir corrélativement pour effet de permettre un contrôle plus approfondi de l'aptitude des candidats à la conduite, ce qui constitue cependant un facteur déterminant de la sécurité routière. Les cours de secourisme ne pourraient être faits que par des médecins, qui auraient aussi à contrôler si les connaissances acquises par les candidats sont satisfaisantes et l'organisation de ces épreuves sur une très grande échelle entraînerait une augmen-

tation très sensible des frais, tant pour l'Etat que pour les candidats à l'occasion de l'examen du permis de conduire. Pour toutes ces raisons, et malgré tout l'intérêt que présente la suggestion faite par l'honorable parlementaire, l'administration n'envisage pas de la retenir, du moins pas dans un proche avenir.

**7943. — M. Madrelle expose à M. le ministre de l'équipement et du logement** que les dispositions de la loi d'orientation foncière n° 67-1253 du 30 décembre 1967 instituant la taxe locale d'équipement engendrent des charges financières très lourdes, notamment pour ceux qui font construire des habitations pourtant simples et modestes. C'est ainsi qu'il existe une distorsion très nette entre la base du calcul servant à évaluer la taxe locale d'équipement et la valeur réelle de la construction, ce qui est inadmissible. Il lui demande s'il n'envisage pas de faire reviser de toute urgence les modalités et le processus du calcul de la taxe locale d'équipement. (Question du 14 octobre 1969.)

Réponse. — La taxe locale d'équipement a été instituée afin de substituer au système arbitraire des participations un mécanisme simple, applicable à l'ensemble des constructeurs, apportant aux communes une partie des ressources nécessaires pour l'équipement public des terrains. L'assiette de cette taxe est déterminée forfaitairement en appliquant à la surface du plancher développé hors œuvre une valeur au mètre carré variable selon la catégorie des immeubles. Il faut néanmoins rappeler que, d'après la loi elle-même, la taxe est calculée sur la base de la valeur, non pas de la construction seule, mais de l'ensemble immobilier constitué par cette construction et le terrain qui la supporte. Si la progressivité très marquée des valeurs retenues pour les différentes constructions ou parties de constructions reflète bien le souci d'une adaptation du montant de la taxe à la valeur réelle de l'ensemble immobilier nouveau, il n'en demeure pas moins qu'en raison même de son caractère forfaitaire le système institué peut aboutir dans certains cas à une évaluation relativement inexacte de l'ensemble. Afin d'éviter que, dans un certain nombre de cas particuliers, l'inexactitude inhérente à tout système forfaitaire prenne des proportions exagérées, certains aménagements sont d'ores et déjà en préparation pour adapter sur les points nécessaires, à la lumière de l'expérience, le système réglementaire en vigueur.

#### INTERIEUR

**6894. — M. Sauzedde indique à M. le ministre de l'intérieur** qu'il a pris connaissance avec attention de la promotion de Légion d'honneur publiée, au titre de son ministère, par le *Journal officiel* du 13 juillet 1969. Il lui fait observer, en effet, qu'il avait constaté, avec un certain étonnement, que les croix étaient réservées, comme par priorité, à des hauts fonctionnaires du ministère ou à des membres du corps préfectoral, qui alignent souvent peu d'années de services, tandis que, sur les 38.000 maires de France et sur les quelque 4.500 conseillers généraux qui assument leurs mandats souvent depuis très longtemps, au milieu de mille difficultés quotidiennes, de sorte qu'ils ont rendu à la collectivité des services inestimables, il y avait très peu de promus dans l'ordre national de la Légion d'honneur. Il lui demande s'il pourrait lui faire connaître les réflexions que lui inspirent ces constatations et en particulier combien d'années de services doivent aligner les membres du corps préfectoral et les hauts fonctionnaires qui sont promus dans l'ordre de la Légion d'honneur au titre de son ministère et combien d'années de mandat sont exigées d'un maire ou d'un conseiller général. (Question du 2 août 1969.)

Réponse. — L'article R 18 du code de la Légion d'honneur et de la médaille militaire précise que pour être admis au grade de chevalier il faut justifier de services publics d'une durée minimum de vingt années d'activités professionnelles d'une durée minimum de vingt cinq années, assortis dans l'un et l'autre cas de mérites éminents. Ce même code stipule par ailleurs que nul ne peut accéder à la Légion d'honneur dans un grade supérieur à celui de chevalier et qu'un avancement dans la Légion d'honneur doit récompenser des mérites nouveaux et non des mérites déjà récompensés.

Il est fait remarquer à l'honorable parlementaire que le faible contingent de Légion d'honneur alloué au ministère de l'intérieur est destiné à récompenser non seulement les mérites éminents reconnus aux élus locaux et aux fonctionnaires du corps préfectoral mais également ceux des catégories suivantes : magistrats des tribunaux administratifs ; fonctionnaires des services de police ; fonctionnaires du cadre national des préfectures ; agents du service national de la protection civile ; agents des collectivités locales ; ministres des cultes. D'autre part, il convient de souligner que le grand chancelier et le conseil de l'ordre exercent un contrôle très strict quant à la qualification des services éminents. Le ministre de l'intérieur qui connaît bien les tâches et le dévouement des élus locaux tant conseillers généraux que maire s'efforce toujours, compte tenu des diverses obligations auxquelles il doit faire face,

de leur réserver une part importante du contingent de Légion d'honneur dont il dispose : c'est ainsi que le pourcentage global d'élus nommés ou promus dans notre ordre national depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1966 jusqu'à la dernière promotion du 14 juillet dernier a été contrairement aux conclusions de l'honorable parlementaire de 44 p. 100.

#### JUSTICE

**6893. — M. Sauzedde, après avoir pris connaissance avec attention des destinataires des croix de la Légion d'honneur attribués au titre de son ministère dans la promotion parue au *Journal officiel* du 13 juillet 1969, demande à M. le ministre de la justice, en vertu de quel principe les croix ont été uniquement attribuées à des hauts fonctionnaires du ministère, à des avocats importants ou à des magistrats, laissant de côté tous les fonctionnaires subalternes du ministère ou des tribunaux et des greffes.** (Question du 2 août 1969.)

Réponse. — La réforme des récompenses nationales réalisée par la promulgation du code de la Légion d'honneur et par la création de l'ordre national du mérite a eu notamment pour but de revaloriser les distinctions accordées dans notre premier ordre national en réduisant le nombre. C'est ainsi que depuis l'institution d'un second ordre national, le contingent de la Légion d'honneur alloué au ministère de la justice a été progressivement mais sensiblement réduit pour ne plus comprendre en 1968 que quatre croix de commandeur, trente croix d'officier et soixante et onze croix de chevalier. Il est à noter que ce contingent doit permettre non seulement de décorer les magistrats de carrière mais encore les membres du Conseil d'Etat, les magistrats consulaires, les avocats, les officiers ministériels, les différents auxiliaires de justice, les fonctionnaires de toutes catégories appartenant à l'administration centrale et aux services extérieurs ainsi que les personnels administratifs de l'Assemblée nationale et du Sénat. En raison de l'exiguïté du contingent, et compte tenu du nombre considérable de personnes susceptibles d'être décorées au titre du ministère de la justice, il est actuellement impossible de proposer pour une distinction dans la Légion d'honneur tous les candidats possédant cependant des mérites certains. Aussi est-il nécessaire, à l'occasion de l'élaboration de chaque promotion dans l'ordre national de la Légion d'honneur — et c'est ce qui a été effectué lors de l'établissement de la promotion du 14 juillet dernier — de faire une sévère sélection — respectant ainsi les principes fondamentaux de notre premier ordre national aux termes desquels la Légion d'honneur est la récompense de mérites éminents — pour ne présenter à l'examen du conseil de l'ordre que des candidats pouvant se prévaloir de titres exceptionnels, les services distingués étant désormais justiciables de l'attribution d'une décoration dans l'ordre national du Mérite. Ces règles ne s'opposent évidemment pas à ce que les titres des fonctionnaires du ministère ou des tribunaux et des greffes auxquels fait allusion l'honorable parlementaire, puissent être retenus si les intéressés justifient par ailleurs de toutes les qualifications exigées pour l'obtention d'une décoration dans notre premier ordre national. Il est à noter à cet égard qu'ont été nommés chevalier de la Légion d'honneur au titre du ministère de la justice : en 1965 : un greffier en chef et un chef de service de greffe ; en 1966 : un chef de service de greffe et un attaché de justice ; en 1967 : un chef de service de greffe ; en 1968 : un greffier en chef et un greffier de tribunal de commerce. Il n'est pas cependant sans intérêt de souligner que des magistrats et fonctionnaires de grade élevé ainsi que de nombreux membres des différents ordres judiciaires exerçant des fonctions de responsabilité au sein de leurs associations professionnelles, possédant une très grande ancienneté de services et parfois des titres militaires brillants, n'ont pu, jusqu'à ce jour, en raison du faible contingent, obtenir la consécration de leurs titres par une nomination dans l'ordre de la Légion d'honneur, malgré leur représentativité et les hauts postes qu'ils occupent. Le ministre de la justice a tout spécialement appelé l'attention du grand chancelier de l'ordre de la Légion d'honneur sur l'opportunité d'augmenter le contingent réservé à son département.

**8046. — M. Houël fait connaître à M. le ministre de la justice** que son attention vient d'être attirée par le comité intersyndical sur les conditions de travail des personnels des prisons de Lyon du fait du manque d'effectifs. De ce fait, ces personnels sont soumis à un rythme de travail très pénible, bien supérieur aux horaires normaux, au mépris de la sécurité et des lois sociales. En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour augmenter le nombre de surveillants de ces prisons et pour que soit respectée la législation du travail. (Question du 17 octobre 1969.)

Réponse. — Il est exact que l'effectif des surveillants est insuffisant dans plusieurs établissements pénitentiaires. C'est pourquoi, en application d'un programme pluri-annuel de renforcement, des créations d'emplois ont été prévues au projet de budget de 1970 afin de faire face aux besoins prioritaires. En ce qui concerne plus

spécialement les prisons de Lyon, l'inspection des services pénitentiaires vient de procéder à une enquête qui a conclu à une possibilité de simplification du service grâce à un aménagement et une utilisation plus rationnelle des locaux. Cette réorganisation et les perspectives de renfort prévues devraient permettre de faire fonctionner l'établissement dans de meilleures conditions.

#### PLAN ET AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

**7047.** — **M. Voiqlin**, au moment où va commencer la préparation du VI<sup>e</sup> Plan, attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire**, sur l'intérêt qu'il y aurait, dans un premier temps, à faire le bilan d'exécution du plan précédent et d'examiner s'il est suffisamment avancé pour aborder sans difficultés ni inconvénients le suivant, c'est-à-dire le sixième. D'autre part, il conviendrait de ne pas perdre de vue combien, jusqu'à présent, certains départements ou certains de leurs territoires, ne possédant un caractère ni pleinement industriel, ni pleinement agricole, ont été exclus, à tort, du bénéfice du régime dit de primes ou des avantages consentis aux zones de rénovation rurale. La France est un tout, et le plan ne saurait ignorer, comme cela a été le cas jusqu'à présent en matière d'industrialisation, d'aide rurale, de plein emploi, etc., certaines régions en en favorisant excessivement d'autres. Il lui demande donc s'il ne pense pas que le plan édifié à l'échelon national doit aussi voir son application diversifiée, si cela s'avère nécessaire, au niveau de la région. (Question du 23 août 1969.)

Réponse. — La question posée par l'honorable parlementaire soulève deux problèmes : celui de l'intérêt qu'il y aurait à faire le bilan d'exécution du V<sup>e</sup> Plan avant d'aborder la préparation du VI<sup>e</sup> Plan ; celui de la diversification de la politique nationale d'aménagement du territoire pour l'adapter aux situations locales. 1<sup>o</sup> Bilan d'exécution du V<sup>e</sup> Plan et préparation du VI<sup>e</sup> Plan : compte tenu de la durée exigée pour l'élaboration d'un plan quinquennal, il n'est pas possible de disposer, dès les premiers travaux préparatoires, d'un bilan complet et précis de l'exécution du plan précédent. C'est ainsi que la préparation du VI<sup>e</sup> Plan, qui doit couvrir les années 1970 à 1975, a dû être entreprise dès le début 1969, peu de temps après la publication, en septembre 1968, d'un rapport d'adaptation du V<sup>e</sup> Plan rendue nécessaire par la crise du printemps 1968. Toutefois, le commissariat général du Plan, avec la collaboration des administrations intéressées et des commissions de modernisation, suit régulièrement l'exécution des programmes : chaque année, comme le sait l'honorable parlementaire, un rapport d'exécution concernant l'année écoulée et en cours est annexé au projet de loi de finances. Il va de soi, en outre, que les commissions de modernisation du VI<sup>e</sup> Plan seront amenées, dans la mesure où cela est nécessaire à la poursuite de leurs travaux, à procéder, chacune dans leur domaine de compétences, à un examen approfondi des conditions d'exécution du plan précédent ; 2<sup>o</sup> Diversification de la politique nationale d'aménagement du territoire : les orientations suivies par le Gouvernement en matière d'aménagement du territoire tendent depuis quelques années à différencier le plus possible les programmes prévus au plan pour tenir compte des disparités de situations entre les régions : une application uniforme sur l'ensemble du territoire risquerait effectivement de rendre moins efficace l'action des pouvoirs publics. Dès 1964, le Gouvernement s'est efforcé de rendre le régime des aides plus sélectif en faveur de certaines régions : départements sous-industrialisés de l'Ouest, zones de conversion industrielle où s'imposait une action rapide (régions minières et d'industries textiles), zones de rénovation rurale qui posaient des problèmes spécifiques de développement. Reconnue nécessaire à l'échelon national, la sélectivité a été introduite également au niveau de chaque région ; les préfets et les Coder ont été invités à préciser les orientations à donner dans leur région : types d'aménagement à retenir pour les zones rurales, choix des pôles et axes de croissance. Ce souci de diversification dans la préparation des rapports régionaux d'orientation se retrouvera dans les travaux ultérieurs lorsque les instances régionales auront à formuler leur avis sur les programmes d'équipements collectifs.

#### POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

**6899.** — **M. Seuzedde** indique à **M. le ministre des postes et télécommunications** qu'il a noté avec surprise qu'aucun des milliers d'agents subalternes des postes, des télécommunications, de la caisse nationale d'épargne ou des chèques postaux, sans parler des préposés à la distribution du courrier, n'a été jugé digne de figurer dans la promotion de la Légion d'honneur du 14 juillet 1969, parue au *Journal officiel* du 13 juillet 1969 au titre de son ministère. Il a noté que toutes les croix étaient réservées à de hautes personnalités, notamment à de hauts fonctionnaires. Il lui demande s'il pourrait lui exposer les motifs de l'ostracisme qui semble frapper les plus modestes fonctionnaires de ses services. (Question du 2 août 1969.)

Réponse. — Aux termes mêmes du code de la Légion d'honneur, cette haute distinction doit être la récompense de mérites éminents acquis au service de la nation. C'est selon ce seul critère qu'est faite la sélection des candidats proposés, sélection nécessairement très sévère étant donné l'exiguïté du contingent de décorations mis chaque année à la disposition du ministère des postes et télécommunications.

**7595.** — **M. Herzog** attire l'attention de **M. le ministre des postes et télécommunications** sur la question de l'abattement de zone appliqué à Chamonix, qui figure dans la liste des communes à abattement maximum. En effet, alors que l'abattement de zone est de 4 p. 100 à Annecy, de 5 p. 100 à Annemasse, Evian et Sallanches, il est de 6 p. 100 à Chamonix. Le fonctionnaire de Chamonix, à indice égal, gagne donc moins qu'à Sallanches ou à Annecy, alors qu'il ne trouve pas sur place l'équivalent de ce qui est offert dans ces villes. D'où les problèmes de personnel, notamment en ce qui concerne le personnel des postiers. Sur le plan local, il en résulte que le recrutement est largement déficitaire, les Chamoniards trouvant aisément à s'occuper dans l'hôtellerie et le commerce. Sur ce point, Chamonix est donc comparable aux grandes villes et aux régions industrielles où le recrutement est extrêmement difficile. Dans le même contexte, il y a un autre aspect de la sous-rémunération, qui est le travail noir auquel s'adonnent certains fonctionnaires. C'est pourquoi il lui demande s'il n'estime pas que, pour tenir compte du coût réel de la vie, l'abattement de zone de Chamonix devrait être ramené au taux d'Annecy, ce problème intéressant d'ailleurs également l'ensemble des fonctionnaires de l'Etat et non pas seulement les agents de l'administration des postes et télécommunications. (Question du 2 octobre 1969.)

Réponse. — La question du reclassement de certaines communes dans les zones retenues pour le calcul de l'indemnité de résidence intéresse en effet l'ensemble des fonctionnaires de l'Etat et, comme telle, relève de la compétence des départements des finances et de la fonction publique. D'après les indications communiquées par ces départements ministériels, le problème doit être étudié dans le cadre d'un réaménagement général, à partir de critères suffisamment complets pour tenir compte de toutes les données administratives, économiques et démographiques, données qui, jusqu'à présent, se sont révélées très difficiles à déceler.

**7831.** — **Mme Prin** expose à **M. le ministre des postes et télécommunications** que l'automatisation téléphonique se développe, mais bon nombre de communications nécessitent l'intervention d'une opératrice. Elle lui demande, sur l'ensemble du trafic, quel est le pourcentage des communications qui nécessitent l'intervention d'une opératrice et cela pour les années 1958, 1967 et 1968. (Question du 8 octobre 1969.)

Réponse. — Sur l'ensemble du trafic téléphonique (communications locales, de circonscription, interurbaines et internationales) écoulé pendant les années indiquées, les pourcentages des communications ayant nécessité l'intervention d'un moins une opératrice ont été de 49 en 1958, 28,3 en 1967 et de 24,6 en 1968.

#### RELATIONS AVEC LE PARLEMENT

**6905.** — **M. Seuzedde** indique à **M. le ministre d'Etat chargé des relations avec le Parlement** qu'il a noté avec surprise que dans la récente promotion de la Légion d'honneur, parue au *Journal officiel* du 13 juillet 1969, trois des quatre croix étaient attribuées à des personnalités du secteur privé qui, en apparence, n'ont rien à voir ni avec l'Assemblée nationale ni avec le Sénat, ni même, bien que cette assemblée ne fasse pas partie du Parlement, avec le Conseil économique et social. Il lui demande s'il peut lui donner quelques explications au sujet de cette étrange distribution des croix de la Légion d'honneur. (Question du 2 août 1969.)

Réponse. — Les croix de la Légion d'honneur et du Mérite national, attribuées sur proposition du ministre d'Etat chargé des relations avec le Parlement, sont mises à sa disposition par le Premier ministre, qui les prélève sur son propre contingent. En tant que telles, elles ne sont pas soumises à la règle de la spécialité et conservent la vocation générale propre aux décorations attribuées par le Premier ministre.

#### SANTE PUBLIQUE ET SECURITE SOCIALE

**6900.** — **M. Seuzedde** indique à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** qu'il a noté avec une certaine surprise que dans la promotion de la Légion d'honneur parue au *Journal officiel* du 13 juillet 1968, les seuls membres du corps médical promus dans l'ordre national sont au moins des « patrons », des chefs de clinique dans les établissements hospitaliers ou professeurs de faculté

de médecine mais qu'aucun modeste médecin de quartier ou de campagne n'a été jugé digne d'obtenir une croix, malgré les services admirables et souvent désintéressés qu'ils rendent quotidiennement, au mépris de leur santé ou de leur vie familiale, certains accomplissant souvent, notamment en montagne, des actes particulièrement courageux. De même, il a noté qu'aucun personnel subalterne des services hospitaliers ne figure dans cette promotion. Il lui demande de lui faire connaître en vertu de quelles règles les croix de la Légion d'honneur attribuées dans son ministère sont réservées aux très hauts fonctionnaires ou aux hautes personnalités du secteur privé ou du corps médical. (Question du 2 août 1969.)

Réponse. — Il y a lieu tout d'abord de faire remarquer à l'honorable parlementaire qu'il lui est difficile de juger de l'importance des mérites ainsi que de la qualité des services rendus par les candidats auxquels est conféré par M. le Président de la République après agrément du Conseil de l'ordre, un grade dans notre premier ordre national, sur le vu du seul titre qui figure au *Journal officiel* après leur nom. S'il se trouve que le nombre des personnalités du monde médical et des hauts fonctionnaires est élevé, la raison en est que, conformément aux dispositions du nouveau code de la Légion d'honneur, les services rendus doivent être accompagnés de mérites éminents acquis au service de la nation soit à titre civil, soit sous les armes. Or, ces mérites sont souvent liés à de hautes et délicates responsabilités, lesquelles incombent plus spécialement à des praticiens ou à des fonctionnaires occupant des postes élevés. Néanmoins, si cette question des responsabilités joue pour une grande part dans le choix des candidats, le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale ne manque pas également de prendre en considération et de récompenser la qualité des services rendus par de simples médecins ou des serviteurs plus modestes de l'Etat et des collectivités publiques ou privées dont les mérites et le dévouement lui sont particulièrement signalés. Il ne manque pas d'examiner avec la plus grande bienveillance toutes les candidatures qui lui sont proposées, notamment par les préfets et par les parlementaires. Suivant la durée et la qualité des services accomplis, les intéressés sont récompensés soit par une nomination ou une promotion dans l'ordre national de la Légion d'honneur, soit par une nomination à un grade dans l'ordre national du mérite, distinction qui pour être plus récente n'en a pas moins une valeur certaine.

7284. — M. Abelin demande à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale si, dans le cadre des aménagements qui doivent être apportés à la loi n° 66-509 du 12 juillet 1966, relative à l'assurance maladie et maternité des travailleurs non salariés et aux textes d'application de ladite loi, il n'envisage pas la modification des articles 24 et 25 du décret n° 68-253 du 19 mars 1968, en vue d'une simplification de l'encaissement des cotisations, du circuit financier et du contentieux (ce qui occasionnera des économies de gestion, grâce à une restructuration des organismes de gestion et à la modification des conventions types). (Question du 13 septembre 1969.)

Réponse. — La création de caisses interprofessionnelles destinées à alléger la gestion du régime d'assurance maladie et maternité des travailleurs non salariés est une première voie de recherche des économies de gestion. Elle ne préjuge pas les solutions qui pourraient être apportées à l'encaissement des cotisations et qui entraîneraient une modification des conventions types.

#### TRANSPORTS

6902. — M. Sauzedde indique à M. le ministre des transports que, dans la promotion de la Légion d'honneur parue au *Journal officiel* du 13 juillet 1969, il a noté avec un certain étonnement que, hormis de très hauts fonctionnaires ou de très hautes personnalités des services publics ou du secteur privé, aucun agent subalterne de la Société nationale des chemins de fer français, de la Compagnie Air Inter ou des compagnies publiques ou privées de transports maritimes n'a été honoré d'une croix, aucun ouvrier ou dockeur des entrepôts ou ports maritimes ne figure dans cette promotion, pas plus que des conducteurs d'autobus de compagnies privées. Il lui demande s'il peut lui faire connaître les motifs pour lesquels ces agents subalternes, ayant souvent de très hautes responsabilités pour la sécurité du public (cas des contrôleurs de vols ou des pilotes de ligne ou encore des conducteurs de trains ou de métro), ne sont pas jugés dignes de figurer dans les promotions de la Légion d'honneur et en particulier dans celle de la fête nationale de 1969. (Question du 2 août 1969.)

Réponse. — Les dossiers de candidature pour une nomination ou une promotion dans les deux premiers ordres nationaux sont examinés et étudiés conformément aux dispositions des textes qui les régissent, c'est-à-dire : pour l'ordre national de la Légion d'honneur, le décret n° 62-1472 du 28 novembre 1962 portant code de la Légion d'honneur et de la médaille militaire; pour l'ordre national du Mérite, le décret n° 63-1196 du 3 décembre 1963. Le ministre des

transports établit ses propositions en fonction du contingent annuel de décorations qui lui est alloué pour l'un ou l'autre des deux ordres. Le nombre restreint de croix mis à sa disposition depuis la création de son département ministériel ne lui permet pas de récompenser aussi largement qu'il le souhaiterait les nombreux mérites qui lui sont signalés. Cette limitation l'oblige à effectuer une sélection sévère des propositions qui lui sont adressées. Outre le nombre d'annuités requises et la qualité des services rendus à titre civil et militaire, son choix doit tenir compte de la marque personnelle et du rayonnement actif ou moral du candidat, dans des fonctions à caractère humain et social et qui viennent s'ajouter à la profession. A cet égard il y a lieu de rappeler que la Légion d'honneur récompense des mérites éminents et l'ordre national du Mérite des mérites distingués. Par ailleurs, il est à préciser que les mérites strictement professionnels sont récompensés par des médailles d'honneur, lesquelles sont largement distribuées aussi bien pour les chemins de fer et les transports routiers que pour l'aéronautique et la marine marchande. C'est ainsi qu'au cours des deux dernières années ont été décernées

20.967 (argent et vermeil) médailles d'honneur des chemins de fer;  
467 (argent et vermeil) médailles d'honneur des transports routiers;

915 (argent et vermeil) médailles d'honneur de l'aéronautique;  
180 médailles de l'aéronautique;  
292 nominations du mérite maritime,

médailles assimilées à la médaille du travail.

Enfin je crois devoir informer l'honorable parlementaire que pour la promotion Légion d'honneur dite « du travail » et qui paraît au début de chaque année et non le 14 juillet, le ministre des transports fait régulièrement des propositions. Là encore, le contingent limité en égard aux nombreuses candidatures émanant de tous les ministères ne permet pas d'honorer toutes les demandes. Il reste à noter que la revalorisation de notion de décoration nécessite un examen scrupuleux des candidatures et, en tout état de cause, le ministre des transports exerce son choix en conformité des lois et décrets avec l'approbation du conseil de l'ordre. Le ministre des transports souhaite que les éclaircissements donnés ci-dessus soient de nature à satisfaire à la question posée.

7426. — M. Cermolacce rappelle à M. le ministre des transports qu'il a, par de multiples questions écrites et au cours des débats parlementaires, notamment lors de l'examen des projets de lois de finances (crédits de son département), attiré son attention sur la situation de l'emploi dans la marine marchande. Il avait notamment souligné les conséquences sociales et économiques de la politique de « délestage » de la flotte marseillaise, tant des compagnies d'économie mixte que des compagnies privées, politique accentuée à l'occasion de la constitution de la Compagnie transméditerranéenne et de celle de la Compagnie nouvelle des paquebots du groupe F. Fabre, Chargeurs réunis. Dans le même temps, l'importance du chômage qui en est résulté est encore aggravée par l'affrètement inconsidéré de navires étrangers armés avec des équipages étrangers. Il lui signale notamment la vente des navires *Tadla*, *Tel Oneld*, *Azrou*, par le groupe Fabre à un armateur grec, et affrétés quarante-huit heures après par la même compagnie, sur les mêmes lignes, avec un équipage de nationalité grecque. L'ensemble de ces faits entraîne un fort mécontentement des marins et les inquiétudes des milieux maritimes intéressés. Ce mécontentement s'est traduit, le 11 septembre 1969, par la grève des marins de la Compagnie nouvelle des paquebots dans le port de Marseille, et l'occupation du paquebot *Général Mangin*, qui doit être vendu à un armement étranger. Cette vente d'un bâtiment construit en 1953 fait suite à celle du cargo *Azemmour* de la même compagnie, cependant qu'un autre paquebot, le *Jean-Mermoz*, doit être désarmé pour huit ou neuf mois en vue de sa transformation, transformation qui sera d'ailleurs effectuée par un chantier étranger. Ainsi ce sont trois nouveaux équipages qui vont se trouver mis au chômage. Sur le plan économique général, en ce qui concerne l'activité de la flotte marseillaise, il souligne que le retrait de ces paquebots va avoir pour conséquence la disparition du trafic national sur la côte occidentale d'Afrique, ligne traditionnellement exploitée par la flotte marseillaise, au profit des pavillons d'autres pays. Force est de constater que le Gouvernement poursuit, pour ce qui concerne les compagnies d'économie mixte, et autorise pour les compagnies privées, une politique de démembrement de la flotte marchande, alors que plus de 50 p. 100 des transports maritimes sont assurés par des navires étrangers. Dans ces conditions, il lui demande : 1° s'il entend s'opposer à la vente de nouvelles unités de la flotte marseillaise; 2° dans le cas contraire, quelles mesures il envisage de prendre pour qu'il n'y ait aucun licenciement des personnels intéressés; 3° s'il n'estime pas que dans l'immédiat l'affrètement du paquebot car-ferry danois *Kobenhavn* par le groupe Fabre, prévu sur la ligne du Maroc, doit s'accompagner de son armement exclusif par des marins français, pour tous les services : état-major, pont, machines et service général. (Question du 17 septembre 1969.)

**Réponse.** — Les mouvements observés dans la flotte marseillaise prennent place dans un ensemble de mutations qui ont pour objectif d'améliorer l'économie de la flotte française, d'accroître sa compétitivité et de permettre son développement dans la concurrence internationale. Ces mutations comportent nécessairement l'abandon de l'exploitation traditionnelle de lignes de paquebots devenues non rentables et le remplacement de cargos d'un modèle déjà ancien par des cargos de conception plus moderne. Par exemple, la vente du *Général-Mangin* et de l'*Azemmour* permettra à la Compagnie Paquet de transformer le *Mermoz* en paquebot de croisière; la Compagnie méridionale de navigation remplacera les cargos qu'elle envisage de vendre par des cargos de type « roll on, roll off », qui répondront mieux aux nécessités actuelles du trafic. Le Gouvernement n'a pas l'intention, et n'est pas en mesure de s'opposer à cette modernisation indispensable de la flotte. Mais il entend vérifier que des dispositions convenables sont prises pour en limiter les conséquences sur le plan de l'emploi. Il a pu ainsi s'assurer que les accords ont été passés au sein des compagnies pour éviter, dans toute la mesure du possible, les licenciements de personnel. Dans les cas où les licenciements d'une certaine importance étaient inévitables, des fonds d'intervention ont été créés pour venir en aide au personnel mis en chômage; des mesures concrètes de reclassement sont envisagées. En ce qui concerne les conditions d'affrètement du car-ferry danois *Kobenhavn*, il a été possible d'obtenir son armement partiel, mais non exclusif, par du personnel français. Cet affrètement est d'ailleurs d'assez courte durée; le navire sera ultérieurement remplacé par un car-ferry français.

**7468.** — **M. Halbout**, se référant à la réponse donnée par **M. le ministre des transports** à la question écrite n° 4050 (*Journal officiel*, Débats A. N. du 26 avril 1969, p. 1090) lui signale que l'application de la réglementation propre à la Société nationale des chemins de fer français à laquelle il est fait allusion dans cette réponse, aboutit en fait, dans certains cas particuliers, à instituer une discrimination regrettable entre deux catégories de cheminots. C'est ainsi que les services militaires effectués au-delà de la durée légale, dans l'armée d'armistice, après le 25 juin 1940, ne peuvent être validés pour le calcul de la retraite, alors que les services militaires volontaires effectués après le 18 juin 1940, dans les forces françaises libres, sont pris en compte dans leur totalité, ces derniers services ayant acquis depuis lors un caractère obligatoire. Une telle discrimination n'est appliquée dans aucune autre administration. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour la faire cesser. (*Question du 19 septembre 1969.*)

**Réponse.** — Les fonctionnaires civils et les militaires étant les uns et les autres des agents au service de l'Etat, il est normal qu'en cas d'interpénétration de ces deux situations, les services accomplis en qualité de militaires qui ne sont pas rémunérés par une pension militaire puissent être (d'ailleurs sous certaines conditions très strictes) pris en compte, le cas échéant, dans la pension civile de l'Etat. Cette situation spécifique des agents de la fonction publique ne peut être invoquée par les agents d'autres secteurs d'activité; ces derniers sont tenus à la rémunération des services militaires de leur personnel en raison de dispositions d'ordre général qui, à l'évidence et comme il a été dit dans la réponse du 26 avril 1969, ne peuvent concerner que les services militaires obligatoires, c'est-à-dire, outre le service militaire légal, le temps de mobilisation. La Société nationale des chemins de fer français se conforme à ces dispositions générales. Aussi bien le problème signalé par l'honorable parlementaire ne relève pas de ces dispositions. En effet, si les services militaires effectués après le 18 juin 1940 dans les forces françaises libres sont pris en compte par la Société nationale des chemins de fer français (comme ils le sont d'ailleurs, le cas échéant, par tous les régimes de retraites), c'est en vertu d'un texte spécial de portée nationale, à savoir l'ordonnance du 15 juin 1945 concernant la situation des personnes empêchées ou retardées dans leur carrière par suite d'événements de guerre. On notera qu'à ce même titre sont également pris en compte par tous les régimes de retraites (y compris la caisse des retraites de la Société nationale des chemins de fer français) le temps de prisonnier, le temps de déportation, le temps de S. T. O. et d'autres périodes de même nature dont la liste est expressément et strictement donnée dans le texte précité.

**7578.** — **M. Dellaune** expose à **M. le ministre des transports** que des récents et très graves accidents de la route ayant pour auteurs des camions ont fait de très nombreuses victimes. Il semble que ces accidents ont pour cause des défaillances dues à un excès de fatigue des conducteurs de poids lourds, et ces défaillances pourraient provenir elles-mêmes du non-respect des prescriptions réglementaires concernant, en particulier, les horaires de travail. Il lui demande de lui faire savoir si les enquêtes ont bien confirmé ce point de vue et, dans l'affirmative, les dispositions qu'il compte prendre pour faire respecter les règlements et éviter ainsi les accidents dus à leur inobservance. (*Question du 27 septembre 1969.*)

**Réponse.** — 1° La réglementation des conditions de travail des conducteurs routiers doit être examinée sous un double aspect: d'une part, la réglementation relative aux conditions de travail dans les transports routiers publics et privés en vue d'assurer la sécurité de la circulation routière (ordonnance n° 58-1310 du 23 décembre 1958 et textes subséquents; d'autre part, la réglementation du travail proprement dite qui pour le personnel salarié des transports publics résulte du décret n° 49-1467 du 9 novembre 1949 modifié, pris pour application de la loi du 21 juin 1936. 2° En ce qui concerne les entreprises de transports publics relevant seules du département des transports, le contrôle des conditions de travail du personnel roulant, notamment, est effectué par les inspecteurs du travail et de la main-d'œuvre des transports, soit au siège de l'entreprise ou de l'établissement, soit à l'occasion de contrôles sur route. Au cours de l'année 1968, l'activité des inspecteurs du travail et de la main-d'œuvre des transports s'est traduite par 6.392 vérifications au cours de contrôles sur route; 1.314 infractions ont été relevées par procès-verbaux (la gendarmerie a, de son côté, dressé pendant la même période, 4.725 procès-verbaux). Par ailleurs, 2.980 représentations et mises en demeure ont été adressées par les inspecteurs du travail et de la main-d'œuvre des transports, à l'occasion de visites aux sièges des entreprises de transports routiers publics, en ce qui concerne l'inobservance des règles relatives à la durée du travail (2.422) et à la sécurité de la circulation routière (558). Le contrôle des conditions de travail du personnel des entreprises de transports routiers publics fait donc l'objet d'une surveillance particulièrement attentive. 3° Les règles relatives à la sécurité de la circulation routière viennent d'être considérablement modifiées par les dispositions du règlement communautaire n° 543/69 du 25 mars 1969 qui s'applique aux transports internationaux entre Etats membres depuis le 1<sup>er</sup> octobre 1969 et s'appliquera aux transports internes à compter du 1<sup>er</sup> octobre 1970. L'application de ces dispositions entraînera nécessairement une diminution de l'activité des conducteurs routiers puisque, notamment: la durée de conduite journalière ne pourra excéder, suivant la catégorie de véhicules, huit heures ou neuf heures alors qu'elle peut atteindre actuellement douze heures; la durée continue de conduite ne pourra dépasser quatre heures ou quatre heures trente (actuellement cinq heures); la durée hebdomadaire de conduite se trouvera limitée (cette notion n'est pas actuellement retenue dans la législation nationale); la durée des repos sera augmentée: onze, dix ou neuf heures suivant les cas au lieu de huit heures ou six heures en application de la réglementation actuelle.

**7751.** — **M. Marc Jacquet** rappelle à **M. le ministre des transports** la question écrite n° 5465 qui lui avait été posée par **M. Henry Rey**, à laquelle il a répondu au *Journal officiel*, débats de l'Assemblée nationale, du 24 mai 1969, page 1460. Cette question concernait certaines revendications des anciens cheminots de Tunisie. La réponse faisait état de l'extension aux titulaires de pensions d'assimilation des reclassements de grade accordés aux retraités de la S. N. C. F., cette extension résultant de l'article 73 de la loi de finances pour 1969, n° 68-1172 du 27 décembre 1968. Cette réponse concluait en disant que les autres revendications faisaient l'objet d'une étude attentive et que des efforts étaient poursuivis en vue d'aboutir à des solutions favorables. Il lui demande quels résultats ont été atteints et quelles revendications des anciens cheminots français de Tunisie pourront être satisfaites dans un avenir proche. (*Question du 7 octobre 1969.*)

**Réponse.** — Le département des transports demeure sensible à certaines revendications des anciens cheminots français de Tunisie et, en particulier, à l'assimilation de leurs échelles avec celles de la S. N. C. F., à celles concernant les bonifications de campagne, la révision des modalités de liquidation de certaines pensions et l'attribution de facilités de circulation sur la S. N. C. F. Il fait actuellement procéder à une étude de ces problèmes et en saisira les autres départements ministériels concernés, en vue d'aboutir à des solutions favorables. Dans la conjoncture financière actuelle, ces mesures devant entraîner des dépenses nouvelles, il n'est pas possible d'envisager dès à présent la date à laquelle elles pourront éventuellement être satisfaites.

## TRAVAIL, EMPLOI ET POPULATION

**6901.** — **M. Sauzedde** indique à **M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population** qu'il a pris connaissance avec attention de la liste des personnes promues dans l'ordre de la Légion d'honneur au titre de son ministère et parue au *Journal officiel* du 13 juillet 1969. Il lui fait observer, en particulier, que, hormis de hautes personnalités de l'administration ou du secteur privé, il n'y a, dans cette promotion, aucun militant ou responsable de syndicat, aucun délégué d'entreprise, alors qu'il s'agit le plus souvent de travailleurs très méritants, qui sont soumis aux pires menaces et aux pires pressions de la part de leurs employeurs et qui rendent des services exceptionnels aux travailleurs. Il lui fait

observer en outre que le seul ouvrier honoré de la Légion d'honneur dans la promotion de la fête nationale sur environ cinq cents croix distribuées figure dans la liste de son ministère et qu'il a dû aligner soixante-cinq ans de services civils et militaires alors que des hauts fonctionnaires ou des chefs d'entreprises privées ou présidents directeurs généraux de sociétés sont promus au terme d'une période d'activités inférieure à trente années. Il lui demande s'il peut lui expliquer ces anomalies et l'ostracisme qui semblent frapper les personnes modestes qui ne se distinguent dans la hiérarchie sociale ni par un haut poste dans l'administration, ni par leur fortune. (Question du 2 août 1969.)

Réponse. — Il convient tout d'abord de remarquer que la manière dont la promotion de la Légion d'honneur est publiée au *Journal officiel* ne permet pas à l'honorable parlementaire de prendre une vue exacte de l'ensemble des titres qui ont valu aux intéressés la plus haute distinction conférée par Monsieur le Président de la République sur proposition des ministres et après avis du Conseil de l'ordre. Quoi qu'il en soit, aucune appréciation n'est faite de l'origine sociale des intéressés. S'il se trouve que le nombre de hautes personnalités publiques et privées est élevé, cela provient de ce que le code de la Légion d'honneur prescrit de récompenser « des mérites éminents acquis au service de la nation, soit à titre civil, soit sous les armes » et que ces mérites sont souvent liés à de hautes et délicates responsabilités remplies pour le plus grand bien du pays. Mais l'honorable parlementaire a raison de mettre en valeur la haute qualité des mérites acquis par un certain nombre de syndicalistes durant toute une vie de dévouement aux autres. Aussi le ministre du travail, de l'emploi et de la population est-il le premier à déplorer le faible nombre des propositions qui lui parviennent en ce qui les concerne. Il se permet de rappeler d'autre part à l'honorable parlementaire l'institution, depuis septembre 1958 seulement, d'une promotion annuelle du travail, destinée à « récompenser des agents de maîtrise, ouvriers ou employés appartenant à l'industrie, à l'agriculture, au commerce et aux administrations publiques », ainsi que les travailleurs qui, « par une promotion sociale, appartiennent aux cadres des entreprises ». Il appartient, dans ces conditions, aux parlementaires et aux organisations syndicales d'appeler l'attention des ministres sur les candidatures valables dont ils pourraient avoir connaissance. Elles seront examinées avec le plus grand souci d'impartialité et le sens civique le plus élevé en vue d'une récompense éventuelle qui pourra être la Légion d'honneur mais aussi l'ordre national du Mérite dont la valeur n'est pas assez reconnue.

7358. — M. Griotteray demande à M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population, compte tenu du fait que le secrétariat d'Etat à l'Information, lorsqu'il existait, s'est toujours déclaré incompétent pour répondre aux questions du rapporteur spécial de la commission des finances, relatives aux dépenses d'information des différents départements ministériels, quelle est la politique d'information menée par son département. Il souhaiterait savoir : 1<sup>o</sup> comment s'insère cette activité dans la structure du ministère, le personnel qui lui est consacré et sa qualification, les moyens matériels employés, les méthodes retenues, le nombre, le tirage, les destinataires et la définition des publications éditées. Les services demandés à l'O. R. T. F. et le montant global des crédits affectés à cette action ; 2<sup>o</sup> si d'autres orientations et d'autres méthodes sont souhaitables et possibles. (Question du 13 septembre 1969.)

Réponse. — Par arrêté du 28 novembre 1966 paru au *Journal officiel* du 8 décembre 1966 a été créée, au sein de l'ex-ministère des affaires sociales, une division de la documentation générale, des publications et de la bibliothèque. Ce service général d'information et de documentation, qui a regroupé les activités spécifiques des différentes directions d'administration centrale dans ce domaine, fait partie des services communs aux actuels ministères du travail, de l'emploi et de la population, d'une part, de la santé publique et de la sécurité sociale, d'autre part. Ce service qui est dirigé par un administrateur civil dispose d'un budget annuel de sept cent mille francs pour l'information et les publications et d'un effectif d'une quarantaine de personnes recrutées parmi le personnel de l'administration. Il gère un centre de documentation qui vient d'être doté de moyens modernes de traitement de l'information et une importante bibliothèque ; il est chargé de rassembler et d'assurer la diffusion dans le public d'informations en matière sociale, soit par le renseignement individuel (recherches ou études), soit par informations collectives. Celles-ci font l'objet de publications périodiques (liste ci-annexée) dont les principales sont la *Revue française des affaires sociales*, les bulletins statistiques ; ou occasionnelles, telles que brochures, dépliants. Il est également chargé, hormis les relations avec la presse qui sont assurées par le cabinet du ministre, de la préparation ou de la production de films, de l'organisation d'une documentation photographique, de la participation à des expositions. Pour des raisons budgétaires, ce service n'a jusqu'à ce jour satisfait que partiellement à ces objectifs. Il n'en constitue pas moins l'amorce d'une politique de relations publiques, portant, dans ses principaux aspects, sur la diffusion de

l'information, l'accueil du public, l'explication de l'action des services. L'humanisation. Sous l'impulsion de l'administration, cette action est prolongée, à l'échelon des organismes, établissements publics ou associations sous contrôle ou sous tutelle. Dès que le ministre du travail, de l'emploi et de la population en aura la possibilité matérielle, sera mis en place un service comparable à ceux qui existent dans de nombreux ministères ; il pourra agir alors dans le sens souhaité, c'est-à-dire dans le cadre des préoccupations manifestées dans ce domaine, par le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des réformes administratives, lequel a invité les différents ministères à s'engager délibérément dans une politique générale de concertation répondant aux exigences de la société moderne. Le ministre du travail, de l'emploi et de la population se tient à la disposition de l'honorable parlementaire pour lui fournir toutes précisions complémentaires. Les publications éditées par le ministère du travail, de l'emploi et de la population sont actuellement les suivantes :

1. *La Revue française des affaires sociales*. — Revue imprimée paraissant trimestriellement sur 150 à 250 pages ; tirage : 4.000 exemplaires ; abonnés payants : 1.330 ; services gratuits (principalement services centraux et extérieurs du ministère) : 1.978 ; échanges : 220. Cette revue publie des articles originaux, des études et des enquêtes, des comptes rendus de travaux portant sur les questions relevant des domaines d'attribution du ministère du travail, de l'emploi et de la population et du ministère de la santé publique et de la sécurité sociale ; prix de l'abonnement en 1969, France : 35 francs ; étranger : 40 francs ; vente au numéro : prix 8 francs. La revue est accompagnée d'un *Bulletin mensuel de statistiques sociales*, imprimé, 35 à 45 pages, mêmes tirage et diffusion. L'abonnement à la revue comprend également le service du bulletin et de son supplément. Ce bulletin publie des données statistiques sur la situation du marché du travail (demandes et offres d'emploi, placements, chômage), les licenciements collectifs, les conflits du travail, la main-d'œuvre étrangère ; vente au numéro : prix 2 francs. Ce bulletin mensuel est complété chaque trimestre par un bulletin supplémentaire intitulé *Supplément au Bulletin mensuel de statistiques sociales* ; imprimé ; 100 à 200 pages ; mêmes tirage et diffusion que le bulletin mensuel. Ce supplément contient des enquêtes systématiques sur l'activité et les conditions d'emploi de la main-d'œuvre et sur les salaires dans une perspective trimestrielle ainsi que diverses enquêtes particulières (gain des ouvriers, gain des cadres, emploi des jeunes, structure des emplois, etc.).

2. *Le Bulletin officiel du ministère du travail, de l'emploi et de la population*. — Publication hebdomadaire ; imprimé ; 20 à 50 pages ; tirage : 2.511 exemplaires ; contenant les textes, circulaires, instructions parus ou non au *Journal officiel*, réponses aux questions écrites des parlementaires ; abonnés payants : 893 ; services gratuits (administration centrale et services extérieurs) ; prix de l'abonnement : 20 francs (services gratuits : 1.618). En dehors de la parution hebdomadaire sont publiés des fascicules et brochures groupant des textes relatifs à des institutions particulières.

3. *Le Bulletin bibliographique hebdomadaire*. — Publication ronéographiée, 15 à 20 pages ; tirage : 1.380 exemplaires ; diffusion gratuite dans les services centraux et extérieurs du ministère et quelques organismes publics ou privés, dont les organisations syndicales. Ce bulletin donne un relevé sélectif des articles de la presse non quotidienne intéressant les activités du ministère et leur contexte.

4. *Le Bulletin de documentation*. — Publication trimestrielle, ronéographiée, 50 à 60 pages ; tirage : 1.760 exemplaires ; diffusion gratuite dans les services centraux et extérieurs du ministère, aux organisations syndicales et à quelques particuliers. Ce bulletin contient en analyse ou en reproduction intégrale les décisions de jurisprudence ou de principe relatives à des problèmes du travail et de l'emploi.

5. *Le Bulletin de liaison*. — Ronéographié, de périodicité variable ; tirage : 2.000 exemplaires, 65 à 70 pages. Il est diffusé gratuitement auprès des directions et services extérieurs du ministère, des bureaux Organisation et méthodes des autres ministères et des stagiaires en organisation et méthodes. Il est exclusivement consacré aux problèmes du traitement de l'information.

6. *La revue Population*. — Bimestrielle, imprimée, 150 pages ; tirage : 4.500 exemplaires ; diffusion par abonnement ; services gratuits et échanges. Cette revue entièrement préparée par l'Institut national d'études démographiques est consacrée exclusivement à des études et enquêtes démographiques. Prix de l'abonnement en 1969 pour la France : 30 francs ; pour l'étranger : 40 francs.

7. *Les cahiers de l'I. N. E. D.* — Imprimés, 200 à 300 pages ; tirage : 2.000 à 3.000 exemplaires ; périodicité variable ; diffusion par vente au numéro ; services gratuits et échanges. Ces cahiers édités par l'Institut national d'études démographiques contiennent des études et enquêtes démographiques ou sociologiques. Le prix du cahier varie de 18 francs à 24 francs.

8. *Population et sociétés*. — Dépliant mensuel, imprimé, 2 pages ; tirage : 66.000 exemplaires ; diffusion gratuite auprès des administrations et du secteur privé (cadres, syndicats, enseignement, etc.). Cette publication fournit des informations condensées sur les problèmes économiques et démographiques actuels.

9. *Notre formation.* — Brochure trimestrielle d'environ 60 pages, imprimée et illustrée; tirage: 20.000 exemplaires; diffusion par abonnements (13.546) et services gratuits (5.800); prix de l'abonnement: France, 5 francs; étranger, 7 francs. Cette publication éditée par l'association pour la formation professionnelle des adultes est consacrée aux problèmes d'emploi, de formation professionnelle et de métiers et comprend également quelques articles généraux.

10. *Eléments.* — Document trimestrielle, illustré, bimestriel, 26 pages; tirage: 6.000 exemplaires; répartition par services gratuits et diffusion interne; préparé par l'A. F. P. A. *Eléments* contient des études de pédagogie et de technologie.

11. *Bulletin du C. E. R. P.* (centre d'études et recherches psychotechniques). — Revue trimestrielle, imprimée, 120 pages; tirage: 1.500 exemplaires; diffusion par abonnement (550); services gratuits, échanges; prix de l'abonnement: France, 15 francs; étranger, 20 francs. Ce bulletin, édité par le C. E. R. P., contient des comptes rendus de recherches et d'études psychologiques, statistiques, méthodologiques, ainsi que des articles sur l'application psychotechnique.

12. *Etudes spécifiques des échelons régionaux de l'emploi.* — Monographie, ronéo, non périodique, 200 à 300 pages; diffusion gratuite dans les services administratifs de l'emploi; tirage: 300 exemplaires; contenu: situation de l'emploi dans les régions étudiées par secteurs professionnels; étude de l'évolution des métiers. Ce document est tenu à la disposition du public à la bibliothèque du ministère.

*Le bulletin information actualités.* — Bulletin mensuel réalisé en offset sur feuillets mobiles réunis sous chemise cartonnée, 30 à 40 pages; tirage: 4.500 exemplaires; diffusion gratuite (administration centrale et services extérieurs du ministère, parlementaires, presse et particuliers). Ce bulletin destiné à l'information immédiate publique et privée contient des informations et nouvelles brèves et des études condensées touchant les activités du ministère.

**7558.** — **M. Cousté** rappelle à **M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population** que l'ordonnance n° 67-693 du 17 août 1967 et ses décrets d'application font obligation aux entreprises employant habituellement plus de cent salariés de conclure avec leur personnel un accord collectif d'intéressement. Ces dispositions nouvelles s'appliquent pour la première fois aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 1968, c'est-à-dire pratiquement à partir de 1969. Il est, cependant, expressément stipulé que l'obligation de conclure et de mettre en œuvre un contrat d'intéressement ne naît que pour autant que les résultats d'un exercice font apparaître, après déduction d'une rémunération théorique du capital, un bénéfice permettant la constitution d'une réserve de participation. Il est remarquable de constater que si l'article 11 de l'ordonnance précitée frappe de sanctions les entreprises qui n'ont pas conclu d'accord dans le délai d'un an, il fait courir ce délai d'un an à partir de la clôture non pas du premier exercice couvert après l'entrée en vigueur de l'ordonnance, mais de l'exercice au cours duquel sont nés les droits des salariés. Des interprétations divergentes s'étant fait jour sur la portée exacte de l'obligation des entreprises, il lui demande s'il peut lui confirmer qu'une entreprise concernée, dont les résultats d'exploitation ont été déficitaires en 1968, n'est pas tenue de conclure un accord d'intéressement avant le 31 décembre 1969 sous peine de perdre le bénéfice des avantages fiscaux prévus par les textes susvisés et que

l'obligation de se conformer à leurs dispositions ne naîtra bien pour elle qu'au cours de l'année suivant le premier exercice bénéficiaire ultérieur. (*Question du 27 septembre 1969.*)

*Réponse.* — La réponse à la question doit être examinée à la fois au regard des principes posés par l'ordonnance n° 67-693 du 17 août 1967 relative à la participation des salariés aux fruits de l'expansion des entreprises et aussi de ses dispositions expresses. La participation des salariés aux fruits de l'expansion ne saurait s'entendre uniquement de l'octroi d'un avantage social. En effet, la notion de participation repose sur l'idée d'échanges, de réciprocité, de dialogue, d'information et de contrôle réalisée sur une base conventionnelle. A défaut, la réforme se limiterait seulement à un intéressement matériel. D'ailleurs, l'exposé des motifs de l'ordonnance établit bien la distinction entre ces deux termes en précisant qu'il s'agit de « faire participer les travailleurs à l'expansion des entreprises et de les y intéresser directement ». Ainsi donc la participation de tous, patrons et salariés qui concourent ensemble au développement des entreprises, a pour conséquence le partage des fruits c'est-à-dire l'intéressement qui en est l'aboutissement. On comprendrait mal dès lors que l'accord entre les parties qui contient cet engagement réciproque vers des objectifs communs ne soit conclu qu'une fois les résultats obtenus, c'est-à-dire au moment du partage des fruits. Il en est de même de l'information qui devrait porter, non seulement sur les modalités de répartition, mais d'une manière permanente sur les conditions permettant d'obtenir ces résultats. Certes, l'ordonnance du 17 août 1967 s'appliquant indistinctement à toutes les entreprises quelles que soient leur forme juridique et la nature de leurs activités a nécessité l'intervention de nombreux textes d'application et dans la première phase d'application de la réforme la conclusion d'accords en début d'exercice n'a pas toujours pu être réalisée. Mais lors des renouvellements de contrats, les parties seront incitées très vivement à utiliser cette procédure *a priori*. A cet égard, l'ordonnance du 17 août doit être considérée comme une incitation dynamique au développement d'une politique contractuelle au niveau de l'entreprise beaucoup plus que comme une mesure contraignante. Le délai d'un an après la clôture de l'exercice accordé aux parties pour conclure un accord, sous peine de perdre certains avantages fiscaux, est un aménagement procédant de cet esprit et du souci de tenir compte du climat social et des caractéristiques propres des entreprises qui peuvent parfois entraîner de longues négociations. Mais s'agissant d'un simple délai avant l'application de sanctions, cette disposition ne saurait aller à l'encontre du principe exposé ci-dessus. En ce qui concerne le cas soulevé par l'honorable parlementaire, il convient de préciser que la sanction, immobilisation des droits des salariés pendant huit ans au lieu de cinq ans et la réduction pour moitié de la provision pour investissement, qui résulte du défaut d'accord doit s'apprécier exercice par exercice. Ainsi, par exemple, l'entreprise dans laquelle aucun accord n'aurait été conclu dans le délai d'un an qui commence à courir après la clôture de l'exercice 1968 pourrait de nouveau bénéficier des avantages fiscaux dans leur totalité si un accord portant sur l'exercice 1969 intervenait dans les délais impartis. Mais, il n'en demeure pas moins qu'au regard des principes, toute entreprise employant habituellement plus de cent salariés est tenue de mettre en œuvre la participation qui, je le rappelle, ne doit pas être considérée seulement comme un simple avantage matériel.

Ce numéro comporte le compte rendu intégral des deux séances  
du lundi 3 novembre 1969.

1<sup>re</sup> séance : page 3227. — 2<sup>e</sup> séance : page 3249