

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4^e législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

COMPTE RENDU INTEGRAL — 43^e SEANCE3^e Séance du Jeudi 13 Novembre 1969.

SOMMAIRE

1. — **Loi de finances pour 1970 (deuxième partie).** — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 3669).

Équipement et logement : crédits concernant l'équipement et articles 59 et 63 (suite).

MM. Duroméa, Delong, Delachenal, Denvers, Barberot, Zimmermann, Dijoud, Berthouin, Poncelet, Jacson, Schnebelen, Borocco, Philibert, Bérard, Hubert Martin.

M. Chalandon, ministre de l'équipement et du logement.

M. Meunier, Mme Thome-Patenôtre, MM. Charles Bignon, Weber, Aubert, Duval, Durieux, Maurice Cornette, Didier, Bayle.

Renvoi de la suite de la discussion budgétaire.

2. — **Dépôt d'un projet de loi** (p. 3688).
 3. — **Dépôt de rapports** (p. 3688).
 4. — **Dépôt d'une proposition de loi modifiée par le Sénat** (p. 3688).
 5. — **Ordre du jour** (p. 3688).

PRESIDENCE DE M. ROLAND NUNGESSER,

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^{os} 822, 835). -

EQUIPEMENT ET LOGEMENT (Suite.)

Crédits concernant l'équipement.

M. le président. Nous poursuivons l'examen des crédits du ministère de l'équipement et du logement concernant l'équipement.

Cet après-midi, l'Assemblée a entendu les rapporteurs et le ministre de l'équipement et du logement.

La parole est à M. Duroméa, premier orateur inscrit dans la discussion.

M. André Duroméa. Monsieur le ministre, je présenterai quelques observations d'ordre général concernant les ports et les routes à l'occasion de la discussion de votre budget.

On constate d'abord que la masse globale du budget de l'équipement et du logement pour 1970 est en diminution de 228 millions, soit 3,7 p. 100.

Si les dépenses de fonctionnement sont en légère augmentation, les dépenses en capital, tant en autorisations de programme qu'en crédits de paiement, sont en réduction de 9 p. 100.

En ne retenant que les crédits attribués à l'équipement, à l'exclusion des dépenses de personnel, on constate que le budget de l'équipement accuse une diminution de 17 p. 100.

Les dépenses ordinaires — les dépenses d'entretien, les subventions ou les interventions publiques — sont en augmentation de 3 p. 100, mais les dépenses en capital sont en très forte diminution : 27 p. 100 pour les crédits de programme, 38 p. 100 pour les crédits de paiement.

Donnant un aperçu du budget de 1970, l'association des grands ports français a fait part, au cours d'une récente réunion, des inquiétudes que lui causaient les restrictions de crédits.

Ces faits, liés au blocage de certains crédits dans le cadre de votre politique d'austérité, laissent prévoir que l'Etat ne pourra faire face aux besoins de notre pays. La commission de la production et des échanges a donc eu raison de pousser un nouveau cri d'alarme.

Il y a cependant dans notre pays un problème portuaire et routier urgent à résoudre.

Chaque année, en effet, des millions de tonnes de marchandises s'évadent de l'« hinterland » des ports français au profit des ports étrangers du Nord. Je sais que, depuis quelques années, certains efforts ont été entrepris afin de mettre les grands ports français au niveau de leurs concurrents directs.

Il reste cependant beaucoup à faire. Alors que, en 1968, le tonnage des six grands ports français atteignait 149.755.000 tonnes contre 147.521.000 tonnes en 1967, soit une progression d'environ 1,6 p. 100, celui de Rotterdam atteignait à lui seul 155 millions de tonnes avec une progression d'environ 10 p. 100 sur 1967.

Un port — chacun le sait — doit sa prospérité à son « hinterland », à l'arrière-pays auquel il s'adosse. Que celui-ci ne soit pas suffisamment industrialisé, qu'il se dépeuple, qu'il soit dépourvu de voies de communication à grand débit et c'en est fait de son essor.

La prospérité d'un port dépend aussi de son commerce intérieur et des échanges qu'il peut réaliser avec tous les pays sans aucune discrimination.

Actuellement, le trafic méditerranéen destiné à la France est drainé dans la proportion de 35 p. 100 environ par Rotterdam et les usagers du bassin industriel lorrain s'orientent davantage vers ces ports du Nord qu'ils jugent plus accessibles à cause de la canalisation du Rhin et de la Moselle.

La France dispose cependant d'atouts très importants. Un facteur décisif intervient en effet : la rapidité de rotation des navires. Un navire rapporte à son armateur lorsqu'il navigue ;

son immobilisation lui coûte, au contraire, très cher. A cet égard, nos ports sont bien placés. Marseille est considéré comme un des ports les plus rapides. Le Havre, port en eau profonde où les bateaux peuvent entrer et sortir à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit, bénéficie d'un régime de travail permettant le chargement ou le déchargement des navires, six jours par semaine de sept heures à vingt-trois heures.

Il ne faudrait cependant pas que le refus obstiné opposé par les employeurs aux dockers d'appliquer les accords conclus antérieurement gêne le développement de nos ports et porte un coup à l'économie nationale.

A cet atout de la rapidité de nos ports il faut ajouter celui, non négligeable, que vous avez souligné : les deux ports cités sont en mesure dès maintenant d'accueillir des bateaux de 200.000 tonnes et bientôt de 250.000 tonnes. Les ports du Nord n'en sont pas encore là.

La cause des difficultés doit donc être recherchée ailleurs. Tout d'abord l'augmentation du tonnage de nos ports provient surtout de l'importation des hydrocarbures et des minerais. « Les divers », par contre, sont en stagnation ou en régression ; cela s'explique par le déséquilibre de notre balance commerciale.

Prenons un exemple. A Marseille pour un trafic global de 56 millions de tonnes en 1968, le trafic des exportations n'a représenté que 7.206.000 tonnes. Cette même année, au Havre, pour un trafic global de 43.412.000 tonnes, les exportations se sont élevées à 6.859.000 tonnes seulement.

Il en est de même, toute proportion gardée, pour d'autres ports français. Pour remédier à cet état de fait, il s'agit non de réduire la consommation intérieure, mais, au contraire, de développer certaines industries permettant d'exporter des produits finis ou semi-finis.

Cette question est très importante, car si les industries dont je parle étaient développées le trafic de nos ports s'en trouverait augmenté. Mais elle est importante aussi pour une autre raison. Afin d'éviter les temps morts, les armateurs recherchent sur place le fret de retour et fréquentent plus volontiers les ports où ils peuvent le trouver.

En outre, les bateaux deviennent de plus en plus grands et de plus en plus rapides, les chenaux, les voies d'accès doivent être plus larges, plus profonds, les dragues plus puissantes — et qu'il me soit permis au passage de m'étonner que les travaux de dragage soient confiés à des compagnies hollandaises ou américaines — les grues, les appareils de levage doivent être mieux adaptés aux techniques nouvelles.

De grands travaux d'infrastructure ont été entrepris et financés par l'Etat. C'était le but de la loi relative aux ports autonomes. Loin de nous l'idée de nous opposer au financement par l'Etat des travaux d'intérêt national. Nous estimons cependant que de tels investissements doivent servir à la mise en œuvre d'une politique portuaire conforme à la nécessaire expansion de l'économie française et à ses besoins et non à satisfaire les besoins et accroître les profits de quelques trusts.

Or précisément votre politique n'a pas été conçue pour un objectif d'intérêt général. Les équipements de nos grands ports ont été réalisés surtout en fonction des besoins des grandes sociétés capitalistes, pétrolières et autres. Ainsi les équipements de Fos-Marseille ont été réalisés en fonction des besoins des pétroliers et de Péchiney. A Dunkerque, les aménagements ont été exécutés pour les sidérurgistes et la société BP.

Cette politique aboutit à une spécialisation outrancière, que nous jugeons dangereuse, de nos ports et nous estimons, en outre, que ces grandes sociétés pourraient participer, sous une forme ou sous une autre, au financement d'installations qui leur rapportent de substantiels profits.

Vous comprendrez, en conséquence, que notre politique portuaire de la France soit inséparable de notre projet tendant à la nationalisation des industries clés de notre économie : sidérurgie, chimie, pétroles et principales compagnies de navigation.

Les ports secondaires ne doivent pas non plus être abandonnés. Nous avons proposé que leurs installations soient subventionnées à 50 p. 100 par l'Etat, non pas que nous pensions qu'il faille investir partout à part égale, mais nous voulons éviter que certaines régions ne deviennent un désert économique.

Il est difficile de parler de politique portuaire sans évoquer la crise de la marine marchande française qui n'est pas résolue, marine de grand commerce, bien sûr, mais aussi marine de cabotage devenue presque nulle en France.

Le rapport du nombre de nos caboteurs est de un à dix ou à douze avec ceux de la Hollande et de l'Allemagne de l'Ouest qui reflètent ainsi tout le trafic côtier.

Il faut aussi penser à donner à nos ports les moyens d'effectuer la réparation des navires qu'ils accueillent et le dégazage indispensable pour éviter la pollution de nos côtes.

Actuellement au Havre, par exemple, faute de cales sèches en nombre suffisant et d'une forme de radoub pouvant accueillir les bateaux de 200.000 tonnes et bientôt de 250.000 tonnes, de nombreux bâtiments partent à l'étranger en réparation.

Nous allons maintenant vers la génération des navires de 500.000 tonnes à 1.000.000 de tonnes. Ces bâtiments, faute de fonds suffisants, ne pourront franchir le Pas-de-Calais. Il y a donc là à saisir un important débouché vers les pays de l'Europe. Pour cela, il faut prévoir le port d'éclatement capable de les accueillir dès maintenant. Vous ne vous étonnez pas, monsieur le ministre, que le député d'une région où l'on raffine le tiers du pétrole reçu en France soulève cette question.

Enfin, l'avenir des ports est lié au développement des voies de communication, c'est-à-dire des canaux, des chemins de fer, des routes.

La mise à grand gabarit de nos canaux et la création de liaisons fluviales Seine—Est, Rhône—Rhin, mer du Nord—Méditerranée permettront d'élargir l'« hinterland » de nos grands ports et éviteront l'évasion du trafic vers les ports étrangers du Nord. Cela permettrait, en outre, d'améliorer la situation de la batellerie dont les effectifs ont diminué de 33 p. 100 en douze ans.

Actuellement sur 7.900 kilomètres de canaux, fleuves et rivières navigables, 630 kilomètres seulement permettent le passage de bateaux de plus de 600 tonnes. Or les crédits de votre budget subissent une amputation grave de l'ordre de 16 p. 100.

Enfin, on pourrait parler longuement de l'insuffisance du réseau routier français. Les crédits prévus pour 1970 ne permettront pas de résoudre ce grave problème ni même de rattraper le retard. Le développement économique du pays est cependant lié en partie à cette action. En s'engageant sur la voie de la régionalisation, on a créé des besoins, il faut aussi donner des moyens. Il est évident, par exemple, qu'une liaison vers le Centre et la Suisse partant de Bordeaux serait bénéfique pour ce port. Il est non moins évident que le développement portuaire et industriel du Havre et de son agglomération nécessite un désenclavement routier de cette région. Or rien n'est prévu avant longtemps et il a fallu l'intervention financière des collectivités locales pour que le raccourcissement du pont de Tancarville à l'autoroute A 13 soit envisagé.

Par ailleurs, d'une manière générale, notre réseau routier ne correspond plus aux besoins de notre époque. Vous dites, monsieur le ministre, avoir trouvé une solution, qui consisterait à confier à des sociétés privées la construction d'autoroutes.

Selon vous cette décision serait motivée, bien sûr, par la nécessité de l'extension de notre réseau routier mais aussi par des exigences parfois excessives imposées par le service des ponts et chaussées.

En réalité, c'est la faiblesse des crédits alloués au Fonds routier qui a obligé à ne construire des autoroutes qu'en quantité insuffisante tout en limitant sérieusement l'entretien de l'acquit précédent.

Ainsi s'est répandu l'usage du panneau « Attention ! chaussée déformée », moins coûteux évidemment que la réparation. Ainsi, 70 p. 100 des 80.000 kilomètres de routes nationales sont de largeur insuffisante et dangereuses.

Cela a abouti à placer la France, avec ses 1.130 kilomètres d'autoroutes, en sixième position, derrière les Etats-Unis, la République fédérale allemande, l'Italie, le Canada et la République démocratique allemande.

De ce fait, contrairement à une idée souvent exprimée, les Français utilisent moins l'automobile que les habitants des autres pays d'Europe. Alors que leur parc automobile a augmenté, entre 1960 et 1968, de 85 p. 100, les Français, avec 10.500 kilomètres par an, arrivent en seizième position, derrière le Danemark, la Suède et le Portugal.

Pour le transport des marchandises, la France n'occupe que la sixième place, avec 35 p. 100 de la tonne-kilomètre.

Mais quelle sera la situation si les projets que vous envisagez, dans le cadre de la réforme de la S. N. C. F. aboutissent à une aggravation des conditions de circulation ?

Ajoutons que chaque fin de semaine est marquée par un bilan catastrophique de la route : à la Toussaint dernière, encore 116 morts et des centaines de blessés. Chaque année, avec 14.000 morts, c'est la population d'une petite ville de France qui disparaît.

Certes, les imprudents sont nombreux. Mais l'état des routes reste l'une des causes principales des accidents. Des conseils et des appels sont sans doute nécessaires. Mais, surtout, des crédits sont indispensables.

Or nous sommes dans un pays où les automobilistes sont lourdement taxés et où le prix de l'essence est le plus élevé du monde, parce que l'Etat retient 77 centimes de taxes par litre

d'essence ordinaire, soit 74 p. 100, et 80 centimes, soit 71,3 p. 100 pour le litre de super.

En 1966, le produit des recettes prélevées sur les automobilistes s'élevait à 11.415 millions de francs. Les dépenses affectées aux autoroutes ne se sont élevées cette année-là qu'à 3.150 millions de francs. Ainsi, les trois quarts des recettes prélevées sur les automobilistes ont été utilisées à d'autres fins.

Cela ne vous a pas empêché, monsieur le ministre, de transférer sur le dos des collectivités locales 45 p. 100 du coût des voies rapides urbaines et de vouloir maintenant instituer le péage sur les autoroutes urbaines.

Un de mes collègues, M. Houël, député du Rhône, a pu, lors d'une conférence de presse, expliquer qu'un contribuable paiera cinq fois et de cinq façons différentes la construction du tunnel de Fourvière, ouvrage qui s'intègre cependant dans la construction de l'autoroute du Soleil.

Cette année, les automobilistes paieront environ 18 milliards de francs sous forme de taxes, mais les crédits affectés aux routes seront diminués. Le plan de cession des autoroutes de liaison à des entreprises privées, que vous présentez comme une innovation parée de toutes les vertus, n'est en réalité qu'un pas de plus dans le processus engagé depuis 1963, date de création des sociétés d'économie mixte.

Déjà, à cette époque, il s'agissait d'en appeler aux capitaux privés; déjà il s'agissait d'instituer le péage que l'Etat ne pouvait percevoir autrement.

En réalité, vous visiez — vous l'avez dit vous-même — à la « désétatisation » dans ce domaine, comme le Gouvernement l'envisage dans d'autres domaines: téléphone, entreprises nationalisées et autres.

En 1963, l'expérience des sociétés d'économie mixte n'a pas été satisfaisante. Elle ne pouvait pas l'être, d'une part parce que les grandes banques boudaient l'emprunt, insuffisamment rémunérateur à leurs yeux, et, d'autre part, parce que la direction et le contrôle des travaux restaient aux ponts et chaussées, vieux service de l'Etat ayant depuis longtemps fait ses preuves d'efficacité et de qualité.

L'opération en cours consiste donc à passer à l'ultime étape qu'attendaient les détenteurs de capitaux.

Pendant trente-cinq ans ils auront la concession des autoroutes, ils percevront les péages dont ils fixeront librement les tarifs. Mais les capitaux privés ne supporteront finalement que 25 p. 100 du coût de l'opération. L'Etat leur accordera des avances pour le reste et garantira les emprunts qu'ils seront autorisés à lancer.

Pouvez-vous me dire, monsieur le ministre, combien paiera un automobiliste qui ira de Lille à Nice ?

Je voudrais aussi vous dire que, dans tous les milieux des ponts et chaussées, règnent l'étonnement, l'inquiétude et le mécontentement.

Vous justifiez l'appel aux capitaux privés par la nécessité de rattraper le retard dans ce domaine. Or de hauts fonctionnaires disent que la capacité de construction des autoroutes par leurs services était de l'ordre du double. Nous avions, disent-ils, les cadres, les machines, le matériel, mais le pouvoir a délibérément limité le montant des emprunts lancés.

Le personnel des laboratoires craint que le démantèlement d'un service de recherche et de contrôle du ministère de l'équipement ne soit contraire aux intérêts des usagers et générateur de sous-emploi.

Le personnel des parcs est lui aussi inquiet, d'autant plus qu'il se voit enlever le travail rentable, en même temps qu'on lui impose une comptabilité analytique. Il se demande, en conséquence, où le Gouvernement veut en venir.

D'ores et déjà, alors que ce service dispose d'un matériel important, les travaux sont confiés aux entreprises privées. Quelles dispositions comptez-vous prendre pour sauvegarder et étendre le rôle des services de recherche et de contrôle de l'administration et pour assurer le plein emploi aux ouvriers des parcs et des autres services des ponts et chaussées ?

Envisagez-vous, dans le cadre de vos crédits, de satisfaire les revendications du personnel des ponts et chaussées, au sujet desquelles je vous ai écrit récemment, c'est-à-dire: le respect de la note annexée à la décision ministérielle n° 405 du 4 juillet 1968; le respect des accords de salaires et le rattrapage du retard sur le salaire de référence de la région parisienne: 3,84 p. 100 compte tenu de la diminution du temps de travail; l'inclusion des primes de rendement et d'ancienneté dans le calcul de toutes les heures supplémentaires conformément aux décisions de justice; le paiement du rappel dû; la transformation de la prime d'ancienneté en échelon d'ancienneté à 27 p. 100; la titularisation des auxiliaires après un an de présence; la réduc-

tion du temps de travail en application, du reste, des engagements que vous avez pris; la création d'un salaire indiciaire ?

Monsieur le ministre, en dessaisissant l'Etat de sa responsabilité dans le domaine des autoroutes, vous ne faites pas seulement un cadeau royal aux sociétés qui vont exploiter nos déplacements, vous abandonnez au monopole un pouvoir supplémentaire sur l'ensemble de l'économie nationale et portez ainsi atteinte aux intérêts immédiats et à venir des usagers, dont le rôle présentement ne consiste qu'à payer. (Applaudissements sur les bancs des groupes communiste et socialiste.)

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

M. Jacques Delong. Monsieur le ministre, il paraît qu'une politique routière, c'est d'abord connaître et apprécier le trafic à écouler présent et prévisible; c'est ensuite définir les solutions techniques adaptées au trafic; c'est enfin pratiquer un choix, s'y tenir, le réaliser.

Or il importe que cette estimation du trafic tienne compte non seulement de la situation du moment qui découle de l'activité économique, mais aussi du fait que les grandes infrastructures routières représentent une incitation normale et déterminante à l'expansion des régions traversées.

Les implantations industrielles se développent quasi spontanément le long de ces axes. L'infrastructure routière est donc d'importance majeure dans le développement économique d'une région, tant sur le plan industriel que sur le plan agricole.

La route, facteur d'expansion, explique l'intérêt que ce genre de voie de communication présente pour une région comme la Champagne, où la démographie, en dehors de la Marne et de l'Aube, est languissante et l'industrialisation stagnante.

Il semblait que le V^e Plan avait défini une fois pour toutes un programme d'investissements routiers simple, mais suffisant, consistant en gros en un grand axe est-ouest, la route nationale Paris-Strasbourg dans son tracé actuel, et un axe nord-sud Beaune-Péronne par Reims, assurant la liaison Calais-Anvers-Dijon-Suisse-Méditerranée.

Permettez-moi, monsieur le ministre, de vous livrer sur ces deux projets quelques réflexions un peu désabusées, car depuis quelques mois tout est remis en question.

Pour le premier projet, son tracé remonte, à chaque déclaration ministérielle, un peu plus vers le nord et se situerait — car je ne saurais parler qu'au conditionnel — à 70 kilomètres en moyenne du niveau initialement prévu. Paris-Metz par Reims ou Paris - Pont-à-Mousson par Châlons? Votre ministère a-t-il pris position ?

En tout cas, quelle que soit la réponse à ces interrogations, la route nationale n° 4 a le mérite d'exister. Il convient de ne pas renoncer à sa mise en voie express. L'abandon des projets la concernant, prévus au V^e Plan, serait un non-sens financier et équivaldrait à changer l'attelage au milieu du gué.

Sur les 210 kilomètres qui séparent Paris de Saint-Dizier, 65 kilomètres environ sont d'ores et déjà terminés en route à quatre voies avec terre-plein central: 30 kilomètres entre Saint-Dizier et Vitry, 15 kilomètres au nord de Sézanne et une vingtaine à l'approche de Paris.

Un fait est certain, cette route est la seule voie est-ouest à grande circulation traversant le désert champenois. On peut raisonnablement estimer que sa mise généralisée à quatre voies suffirait à écouler le trafic de l'Est vers Paris pour les dix ou quinze années à venir.

En outre, la réforme régionale n'est pas abandonnée et sa mise en sommeil peut être de courte durée. En cas d'adoption du système de la grande région où l'Est de la France constituerait un ensemble avec Nancy comme capitale, n'y aurait-il pas un intérêt majeur à cette liaison Paris-Nancy-Strasbourg ?

Le bon sens commande de continuer ce qui est commencé et déjà si avancé. Je serais heureux de connaître votre opinion, monsieur le ministre, et de vous entendre confirmer qu'en 1970 les travaux de mise à quatre voies continueraient sur l'axe Paris—Saint-Dizier—Nancy—Strasbourg.

Pour le deuxième projet, la liaison Nord-Sud Calais—Méditerranée par Reims, Saint-Dizier, Dijon, le problème, pour être différent, n'en est que plus aigu. L'autoroute Beaune—Péronne, joignant l'autoroute du Nord à l'autoroute du Sud, ne semble plus être remise en cause dans son principe, mais elle ne semble pas non plus à la veille d'être réalisée.

Alors, entre 1970 et 1980, que faut-il envisager? De Reims à Vitry, la route nationale n° 44 a été aménagée de façon satisfaisante alors qu'elle n'était que partiellement prévue au V^e Plan dans le cadre des investissements de catégorie A. De Vitry à Saint-Dizier, 30 kilomètres de route express donnent toute satisfaction, cette partie étant d'ailleurs commune à la route nationale n° 4.

A l'autre extrémité, de Chaumont à Dijon, la route nationale n° 67, avec sa partie commune à la route nationale n° 19 Paris-Belfort, a été l'objet d'importants aménagements quoique encore insuffisants.

Reste, et c'est là l'essentiel de mon intervention, le tronçon du milieu, long de 70 kilomètres, entre Saint-Dizier, plaque tournante de tout le réseau routier, et Chaumont. Il est dans un état désespérant : chaussée déformée, bombée, étroite, sinueuse; aucune traversée d'agglomération, même celle de Saint-Dizier, ville de 40.000 habitants, n'est aménagée. Il y a eu plusieurs morts, la semaine dernière, sur ces 70 kilomètres, sans compter les accidents matériels et les blessés légers.

Le service des ponts et chaussées fait ce qu'il peut avec de faibles crédits d'entretien.

Des travaux sont pourtant prévus sur cet itinéraire Saint-Dizier—Dijon, grâce au fonds d'action conjoncturelle, et 26 millions pourraient y être affectés en 1970. Mais ce qui semble invraisemblable, c'est que ces 26 millions soient destinés non au tronçon dégradé de Saint-Dizier—Chaumont, mais uniquement à la partie Dijon—Chaumont, en bien meilleur état. Un étalement, au moins, de cette dépense sur l'ensemble de la route nationale n° 67 permettrait de liquider, entre Dijon et Saint-Dizier, les plus importants points noirs.

Nous ne pouvons oublier que la route nationale n° 67 supporte la plus forte densité de trafic de tout l'Est de la France : 19.800 véhicules par jour en période de pointe, au niveau de Saint-Dizier, dont une très forte proportion de Belges, d'Anglais et de Hollandais.

Or, au-delà de 12.000 véhicules par jour, paraît-il, l'autoroute est indispensable car on dépasse la limite de saturation. Je me contente de suggérer une priorité dans la mise hors-gel.

Je vous demande, monsieur le ministre, une révision formelle de l'affectation des crédits du fonds prévisionnel, qu'il ne m'est pas possible d'admettre comme logique.

Je vous demande également de considérer que, dans l'ensemble du réseau routier, les routes de l'Est sont celles qui sont le plus affectées par les intempéries, le gel et le dégel en particulier.

Des crédits spéciaux devraient être attribués aux ponts et chaussées pour les départements de l'Est. Envisagez-vous de telles dispositions ? Je l'espère, car vous savez que le niveau de développement d'un pays se trouve en grande partie déterminé par l'importance et la qualité de son infrastructure routière. Et, pour cela, je sais que vous êtes décidé à bouleverser ce qu'on est convenu d'appeler, au propre comme au figuré « les routines ». (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. Delachenal.

M. Jean Delachenal. Monsieur le ministre, j'évoquerai ce soir la grande misère de notre réseau routier national. Je n'ai pas la prétention de vous convaincre étant donné que, dans l'exposé remarquable que vous avez fait cet après-midi, vous avez montré que vous étiez déjà convaincu de l'insuffisance des crédits pour l'entretien de ce réseau.

Je voudrais tout de même soulever certains problèmes et essayer d'y trouver des solutions.

La France, on le sait, est dotée d'un réseau routier très important : 784.000 kilomètres. On sait aussi qu'un effort considérable est fait pour son entretien par les départements et les communes, qui ont pleinement conscience de l'intérêt que présente, pour l'économie régionale, un réseau routier en parfait état.

En revanche, sur nos 81.000 kilomètres de routes nationales, une faible partie est, hélas ! bien entretenue. C'est ainsi que 60.000 kilomètres classés en catégorie B sont pratiquement abandonnés. Les chaussées sont défoncées parce qu'elles n'ont pas été conçues pour supporter de lourds camions ni pour faire face à une circulation routière qui s'est développée considérablement dans certains régions, particulièrement dans la mienne. Si l'on en croit les statistiques, le parc automobile de la France a augmenté en 1969 de 22 p. 100. C'est dire que la circulation va encore s'intensifier, alors que les crédits d'entretien, en francs constants, resteront en 1970 les mêmes qu'en 1969.

Les conséquences sont, hélas ! extrêmement graves : en 1968, on a déploré 228.000 accidents de la circulation qui ont fait 13.500 tués et 320.000 blessés.

Certes, le mauvais entretien des chaussées n'est pas à l'origine de tous les accidents. De même, les courbes qui traduisent, d'une part l'augmentation du nombre des accidents et, d'autre part, l'intensification de la circulation, ne sont pas parallèles. Heureusement, en effet, quelques points noirs ont tout de même été supprimés, ce qui a permis, à ces endroits, de diviser par trois le nombre des accidents et par six le nombre des tués.

Néanmoins, on peut dire que le premier résultat du défaut d'entretien de nos routes nationales, c'est le bilan extrêmement tragique dont j'ai fait état et dont les incidences financières ne sont pas négligeables.

Mais ce n'est pas tout. Les conséquences économiques en sont également désastreuses. Les routes défoncées, les murs de soutènement qui s'écroulent créent un danger qui entrave le développement industriel et touristique et paralysent, dans certains cas, la circulation.

S'agissant des stations de sports d'hiver, certains chefs-lieux de canton qui, pour leur malheur, sont traversés par une route nationale risquent cet hiver de n'être point desservis, au grand détriment du développement touristique et économique de ces régions.

Alors, il faut agir ! Il est déjà très tard. La remise en état de ce réseau dit de rase-campagne — cela peut apparaître comme un euphémisme dans ma région de montagne ! — risque de coûter très cher du fait que l'entretien n'a pas été assuré en temps utile et que pratiquement il faut refaire entièrement les chaussées.

Mais s'il est déjà très tard, il n'est pas quand même trop tard, pourvu que l'on ait des idées et que l'on ait la foi dans ce que l'on propose.

L'une des premières solutions doit consister dans la réalisation d'autoroutes, ce qui aura pour effet de réduire le nombre des accidents et d'alléger le trafic sur les autres routes. Quoique ce soit une solution partielle aux difficultés actuelles, elle ne peut qu'être encouragée, même si elle coûte aux usagers. Les perspectives de désenclavement de régions, comme la région Rhône-Alpes, grâce aux projets actuellement en cours, ne peuvent que leur redonner une nouvelle raison de croire en leur avenir. A cet égard, nous tenons à vous féliciter pour l'action que vous avez menée dans ce sens.

Mais construire des autoroutes, cela ne suffit pas. Il faut trouver des crédits pour l'entretien de notre réseau national. Les 516 millions de crédits affectés à cet entretien sont notoirement insuffisants.

Déjà, en mai 1969, dans une question orale, j'avais attiré votre attention sur l'insuffisance des crédits d'entretien des routes nationales. Vous m'aviez répondu que vous en étiez parfaitement conscient et qu'il faudrait au moins doubler les crédits prévus.

Même doublés, ce ne serait pas suffisant si j'en juge par les crédits que l'Allemagne consacre à l'entretien de ses routes nationales, qui représentent, si mes renseignements sont exacts, la moitié du produit de la taxe sur l'essence. S'il en était de même en France, où la taxe sur l'essence rapporte environ 11 milliards de francs, 5 milliards pourraient être ainsi affectés à l'entretien de nos routes nationales. Ce serait trop beau !

M. Raoul Bayou. Où va l'argent ?

M. Jean Delachenal. Comment trouver les ressources nécessaires pour faire face à cette situation ?

J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les solutions dont vous nous avez entretenus. A mon avis, la première consiste à tenter un effort dans le cadre du budget.

Puisque vous êtes membre du Gouvernement, il doit vous être possible d'essayer de « dégeler » les crédits indispensables. Vous avez un bon dossier, car si on n'entretient pas maintenant les routes nationales, il est évident que cela coûtera beaucoup plus cher ensuite. C'est économiser sur notre budget national que d'augmenter les crédits d'entretien.

Vous nous avez dit que si les crédits budgétaires étaient suffisants, vous pourriez, éventuellement, recourir à l'emprunt. Personnellement, j'approuve entièrement cette manière de voir.

Les collectivités locales ont recours à l'emprunt pour l'entretien et la remise en état de leur voirie. Si les routes départementales et les chemins vicinaux sont si bien entretenus, c'est parce que ces collectivités ont réalisé des emprunts dont la durée d'amortissement est égale à la durée d'entretien normale du réseau.

Vous avez là une possibilité certaine d'intervention dont vous pourriez faire état auprès de vos collègues du Gouvernement.

Grâce à un emprunt national, il sera possible de mener à bien davantage de travaux et de réaliser des économies en raison du volume même des travaux qui pourront ainsi être mis en adjudication.

Il faut faire appel aussi, avez-vous déclaré, aux collectivités locales. Personnellement, je n'y serais pas hostile, à la condition, d'assurer à celles-ci les ressources nécessaires pour faire face à cet accroissement de dépenses.

Un certain nombre d'entre elles ont déjà, devant la carence de l'entretien des routes nationales, fait de leur propre initia-

tive un effort en ce domaine. Il est certain qu'un tel effort ne pourra pas être poursuivi au-delà d'une certaine limite et qu'il faudra que l'Etat les aide par une participation plus importante au titre du fonds routier. Il n'en tirerait d'ailleurs que des avantages car les collectivités locales sont parfaitement capables d'établir un programme de remise en état des routes qui traversent leur territoire, qu'elles soient nationales ou départementales. Ainsi éviterait-on l'anomalie que vous avez signalée, selon laquelle des routes départementales sur lesquelles le trafic est moins important sont mieux entretenues que des routes nationales. Dans cette perspective, je ne serais donc pas personnellement hostile à une solution de ce genre, à condition, je le répète, que les dotations du fonds routier permettent à ces collectivités locales de faire face à l'accroissement de leurs charges.

De toute façon, monsieur le ministre, on ne peut attendre et se contenter simplement de déclarations. Il faut prendre des décisions. Profitons de cette conjoncture pour trouver des solutions d'avenir. C'est seulement à ce prix que l'expansion économique de nos régions et, par là même, de la France pourra se réaliser. *(Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et sur plusieurs autres bancs.)*

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

M. Albert Denvers. Mesdames, messieurs, je ne dispose que de quelques minutes et pourtant les points que je veux soulever mériteraient de plus amples développements.

Monsieur le ministre, vous le savez, vous l'avez dit, les dotations budgétaires prévues pour 1970 au titre des ports de commerce et de pêche sont stationnaires, ce qui est déjà regrettable, et celles destinées aux voies navigables sont en recul sensible par rapport aux années précédentes et surtout par rapport aux besoins. Que va-t-il advenir alors du développement de nos installations portuaires et de la réalisation attendue des grands axes fluviaux d'intérêt national ?

13 p. 100 de crédits d'investissement en moins en 1970, pour ces deux secteurs, c'est beaucoup ! Beaucoup trop ! Nous pouvons à bon droit nous inquiéter des conséquences d'une réduction aussi importante quand on songe aux travaux nécessaires pour mettre notre réseau fluvial français au gabarit international.

Monsieur le ministre, la stagnation des crédits pour nos ports de commerce et de pêche et la diminution de ceux destinés aux voies navigables se trouvent aggravées par la création du fonds d'action conjoncturelle qui retiendra, pour un temps indéterminé, une part importante, de l'ordre de 22 p. 100, des crédits d'investissement. Nos ports, déjà soumis à une sérieuse concurrence portuaire, maritime et fluviale étrangère, risquent de voir leur situation se dégrader davantage et la France va donc connaître des difficultés sur le plan de l'économie européenne de compétition.

Des ports comme Dunkerque et Marseille — et plus encore Dunkerque que Marseille — subiront la sévère concurrence de la part des ports européens voisins.

Elu de Dunkerque, le port septentrional français, je dis que l'attraction concurrentielle des ports belges et néerlandais se fait déjà sentir très sévèrement à bien des égards. Un port, en effet, n'est pas seulement un ensemble de bassins, de darses, de quais, d'outillage, c'est aussi, pour qu'il soit compétitif un réseau satisfaisant de voies le reliant aux régions économiques à desservir. N'est-il pas également, pour ses responsables et ses animateurs, le point d'application d'actions de toutes natures et le lieu où l'esprit d'entreprise, sans réserve, convaincu et audacieux, peut se donner libre cours ?

Le port de Rotterdam, que je viens de visiter, m'est apparu comme un colosse mondial, redoutable pour notre économie portuaire qui se doit d'être dynamique et moderne. A lui seul, il accuse un trafic annuel de 170 millions de tonnes, égal à celui de l'ensemble des ports français.

Il m'appartient, monsieur le ministre, de vous demander d'être plus qu'attentif à cet état de chose. Il importe que les effets des dispositions de la loi de finances que nous discutons soient appréciés en fonction de la plus ou moins grande vulnérabilité de tel ou tel port face à la concurrence des grands ports étrangers.

Dans ce partage des crédits insuffisants dont vous disposerez en 1970, je vous demande de tenir le plus grand compte des intérêts respectifs des outils portuaires dont la France dispose et qui sont de sérieux atouts pour elle, et de pratiquer la nécessaire sélectivité qui leur permettra de faire face à tous les assauts. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur quelques bancs du groupe des républicains indépendants.)*

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

M. Paul Barberot. Monsieur le ministre, je me propose de vous parler ce soir de la situation des ouvriers des parcs et des ateliers des ponts et chaussées, du problème routier, du secteur des travaux publics, et de vous poser quelques questions particulières.

L'an passé, déjà je vous avais entretenu de certains problèmes de personnel et, depuis le début de l'année, je vous ai adressé plusieurs questions écrites les concernant. Les observations qui suivent me sont inspirées par vos réponses.

Je commencerai par la réduction des horaires de travail que j'avais évoquée par une question écrite le 14 juin dernier. Vous m'aviez confirmé cette réduction à quarante-six heures trente minutes par semaine. Un groupe de travail vous avait fait des suggestions et l'administration devait en tenir compte dans le cadre de l'évolution de la masse salariale et de la productivité, ce qui prouve votre désir de faire évoluer cette situation.

Je souhaite que vous puissiez me dire si cette évolution est effectivement constatée et si une date peut être envisagée pour une nouvelle réduction. Car, dans d'autres catégories, les horaires ont déjà été ramenés à quarante-cinq heures ou quarante-quatre heures.

Les ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées sont considérés comme faisant partie d'une organisation qui doit être gérée à l'instar d'une entreprise privée et leurs traitements font référence à ceux du secteur du bâtiment et des travaux publics de la région parisienne. Il faudrait que cette référence soit respectée. Actuellement, un retard d'au moins 2 p. 100 serait constaté. Comment pensez-vous le combler ?

Des rappels doivent, sur décision du Conseil d'Etat en date du 31 mai 1968, être effectués en faveur de ces personnels. Dans votre réponse du 23 août dernier à ma question écrite, vous avez reconnu cette situation. Mais vous avez aussi parlé de répercussions importantes, ajoutant qu'il fallait tenir compte des nouvelles références de traitement. Nous attendons avec intérêt votre réponse.

Il faudrait aussi reprendre les questions de primes de rendement et d'ancienneté, qui faisaient l'objet d'études et de négociations entre vos services et ceux du ministère des finances. Pouvez-vous nous faire le point de ces études et, si possible, nous préciser la date d'application des conclusions de ces études ?

A propos des rémunérations, dans votre réponse du 23 août et à propos du rattachement des salaires des ouvriers permanents des parcs et ateliers à ceux de la fonction publique, vous m'aviez signalé qu'une étude était soumise au ministre de l'économie et des finances. Pouvez-vous me dire où en est cette étude et si, là encore, une conclusion est prochaine ?

C'est maintenant du problème d'ensemble que je vous entretiendrai.

Le plan de redressement doit rétablir les équilibres généraux que l'expansion, parfois inflationniste, de notre économie, a pu perturber. Votre budget complète ce plan et nul ne conteste l'orientation générale donnée par le Gouvernement aux finances publiques en freinant l'accroissement des dépenses et en éliminant le découvert.

Il serait souhaitable que des études sérieuses soient entreprises pour mesurer l'impact conjoncturel exact de telle ou telle décision budgétaire, car le risque est grand de faire l'inverse de ce que l'on souhaite.

Il est opportun de freiner les secteurs en surchauffe, mais il est dangereux, pour l'économie du pays, d'entraver les secteurs dont l'activité est ralentie, ce qui est, incontestablement, le cas de celui des travaux publics.

Ce secteur n'a pas participé au déséquilibre entre l'offre et la demande, puisque depuis le début de 1968 le volume des travaux réalisés est inférieur aux objectifs du Plan. Il n'a pas non plus contribué au déficit de la balance des paiements, puisque la valeur des chantiers réalisés chaque année à l'étranger représente 5 p. 100 de nos exportations totales de marchandises.

N'ayant pas contribué à la surchauffe, il est cependant le plus durement touché par les restrictions budgétaires comme par l'encadrement du crédit.

Le budget de 1969 prévoyait une stagnation des crédits de paiement et un recul des autorisations de programme. En juillet 1969, de nouvelles mesures étaient prises qui ont consisté à geler les trois quarts des autorisations de programme encore disponibles.

Une contraction importante des dépenses civiles d'équipement est envisagée pour 1969. Alors que déjà, en 1969, leur progression a été inférieure à 4 p. 100, elles baisseront l'année prochaine de 7,40 p. 100.

Les autorisations de programme affectées en 1970 au secteur des travaux publics seront de 3,8 milliards de francs, sans changement par rapport à 1969, année où elles étaient en baisse de 12 p. 100 par rapport à l'année précédente.

Les crédits de paiement reculeront de 6 p. 100, et la baisse des autorisations de programme pour les entreprises nationales sera plus marquée encore. Or, l'Etat et les entreprises nationales interviennent pour 50 p. 100 dans le total des commandes du secteur des travaux publics. Ce secteur d'activité compte 6.000 entreprises employant plus de 350.000 personnes et, représente un potentiel d'investissements supérieurs à deux milliards de francs.

Les restrictions de crédits pèsent aussi sur les conditions d'exploitation de ces entreprises et s'ajoutent encore aux difficultés qu'entraînent les retards de paiement des maîtres d'ouvrages publics.

Enfin l'encadrement du crédit augmente les difficultés financières de toutes les entreprises de travaux publics et, plus spécialement, des petites et moyennes.

Certes, le Gouvernement a créé le fonds d'action conjoncturelle et envisage le financement privé d'un certain nombre d'ouvrages. En soi, cela est bien mais les crédits seront-ils vraiment privés ?

Un retard est apporté dans les décisions et dans la mise en place de ces réalisations. Cela montre qu'il y a, sans aucun doute, des difficultés dans le financement des autoroutes, ce qui ne surprend pas dans la conjoncture actuelle.

En admettant que cette difficulté soit surmontée, il reste que 3 ou 400 kilomètres d'autoroute ne se construisent pas du jour au lendemain. Les effets se feront donc sentir au plus tôt à partir de 1971.

Constatons cependant que cette décision permettra de combler un certain retard en matière d'autoroutes.

Le fond d'action conjoncturelle est destiné à relancer l'économie en cas de besoin. C'est bien. Mais les effets d'un déblocage ne seront ressentis qu'au terme de plusieurs mois puisque les crédits ne sont pas ventilés par chapitres et qu'il faudra des arbitrages, des choix, donc du temps.

Ainsi, le budget de 1970 pénalise lui aussi l'industrie des travaux publics cependant vitale pour notre pays et, pour éviter tout retard au moment où l'équilibre sera rétabli, il faut dès maintenant envisager et préparer l'utilisation de ces crédits. L'industrie des travaux publics contribuera alors efficacement à la relance nécessaire.

L'apparition de ces nouveaux modes de financement n'a pas permis d'accroître suffisamment l'effort budgétaire consacré à la route qui restera inférieur au niveau de 1968. Pourtant, la circulation augmente et les redevances d'infrastructures perçues sur les usagers atteindront, en 1970, 50 p. 100 de plus qu'en 1967.

L'octroi de crédits plus substantiels s'impose, car les besoins sont grands. Je l'ai déjà souligné à cette tribune au cours de mon exposé sur la prévention des accidents de la route et lors du débat sur la S. N. C. F., M. Catalifaud, rapporteur, a confirmé tout à l'heure la nécessité de cet effort pour l'entretien des routes.

Les crédits réduits d'entretien des routes ne permettent pas d'effectuer les travaux indispensables et, si l'hiver est rigoureux, les dégradations seront encore plus importantes. Des dotations supplémentaires seraient donc nécessaires pour effectuer à fond ces réparations qui ne souffriront pas d'attendre.

Ces réductions de crédits sont-elles la marque d'une bonne gestion ? N'est-ce pas plutôt une politique de fausses économies ?

Cette situation préoccupante se vérifie dans l'Ain, mon département. L'état général de son réseau routier est très déficieux, ce que confirment tous les rapports de la direction de l'équipement, au niveau tant régional que départemental.

Dans l'Ain, les travaux réalisables avec les crédits du fonds spécial d'investissement routier n'ont couvert que 38 p. 100 des prévisions du Plan pour les routes de première et deuxième catégorie et 42 p. 100 pour celles de troisième ordre, ou en milieu urbain. Pour toutes ces catégories, et compte tenu des prévisions, nous n'atteindrons pas 60 p. 100 à la fin du V^e Plan.

On ne peut s'engager dans des travaux d'amélioration des tracés, mais seulement entretenir les voies ; c'est insuffisant. Un grand effort est à faire, monsieur le ministre.

Un dernier mot sur la liaison Mer du Nord—Méditerranée. Personne ne discute son utilité et nombreux sont ceux qui s'accordent sur l'urgence de cette réalisation.

Là aussi, il y a insuffisance de crédits. Pour la Saône, par exemple, dont une partie borde ma circonscription, si je reprends le rapport de M. Ruais, je constate que 37 p. 100 seulement des crédits sont engagés. Il serait bien nécessaire, là comme dans les autres parties de cette liaison que, grâce à des crédits plus importants, les travaux se réalisent plus vite,

à la satisfaction de tous, et concourent à l'activité économique de ces secteurs. Le retard pris en ce domaine au cours du V^e Plan serait ainsi rattrapé, alors que le programme ne sera réalisé qu'à 60 p. 100, tandis qu'en Allemagne et en Hollande les travaux sont en avance de deux ans.

Telles sont, monsieur le ministre, les observations que je voulais présenter. J'espère que vos réponses nous apporteront les précisions demandées et quelques motifs d'espoir. D'avance, je vous en remercie. (Applaudissements sur les bancs du groupe Progrès et démocratie moderne et du groupe des républicains indépendants.)

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

M. Raymond Zimmermann. Monsieur le ministre, à l'heure où les responsables de l'économie française se préoccupent d'ouvrir une porte plus large sur l'Europe, le problème des infrastructures de transport entre l'Alsace et la Franche-Comté se pose avec une acuité accrue. Le 1^{er} janvier 1970 inaugurera définitivement l'ère européenne pour les pays du Marché commun, et cette date revêt une importance capitale.

Vous avez dit fort justement cet après-midi que les infrastructures étaient la condition première de l'industrialisation et vous avez illustré votre propos par la politique que vous soumettez à l'approbation du Parlement en matière d'autoroutes.

Au carrefour des bassins rhodanien, rhénan et danubien et au point d'intersection des trois frontières, la région de Mulhouse - Belfort - Montbéliard forme une charnière économique et un pôle d'industrialisation de tout premier plan. Il est incontestable que ce complexe géographique se situe par son potentiel industriel au quatrième rang des ensembles français, si l'on en excepte la région parisienne.

Or les infrastructures et la coordination des transports constituent un facteur de développement conditionnant tout l'essor d'une région riche d'un long passé industriel, d'une main-d'œuvre particulièrement qualifiée et d'une expansion démographique élevée.

Face à l'ouverture des frontières et à la concurrence européenne, la porte de Bourgogne et la porte d'Alsace ne peuvent assurer leur avenir que si les liaisons routières, ferroviaires, fluviales et aériennes sont poursuivies de front et rapidement menées à bonne fin.

Cela suppose la construction et l'achèvement rapide de l'autoroute A 36. Mulhouse—Belfort—Montbéliard. Il y a, en effet, une priorité européenne évidente à ce que soit assurée dans un avenir suffisamment rapproché la liaison à l'autoroute du Sud, Paris—Lyon—Marseille, avec le réseau autoroutier allemand, grâce au branchement prévu à la hauteur de Chalampé - Mulhouse. Sur un plan régional rapproché, la communication autoroutière permettra de relier la vallée de la Saône et du Rhône avec la région de Strasbourg, grâce à l'autoroute A 35, Strasbourg—Bâle, épine dorsale de l'Alsace.

C'est dire que le franchissement autoroutier du seuil alsacien présente, tant pour l'Alsace du Sud et la Franche-Comté que pour les économies française et européenne, un impératif absolu, auquel, j'en suis sûr, le Gouvernement donnera une adhésion que je souhaite aussi efficace que le permettront l'actuel budget de transition et l'éventuel déblocage des crédits gelés au fonds d'action conjoncturelle.

Mais l'aménagement de l'axe mer du Nord—Méditerranée, ce que nous appelons « le Rhin—Rhône », nous inquiète davantage quant aux intentions du Gouvernement.

L'amorce du franchissement du seuil alsacien par la voie d'eau de grand gabarit paraît, à la lecture du fascicule budgétaire, dénuée des crédits qui devaient permettre la mise à grand gabarit de la section Mulhouse—Altkirch—Montbéliard. Or, les préalables techniques à cette opération étant levés, les acquisitions de terrains ayant été financées par le fonds d'investissement pour l'aménagement du territoire entre Mulhouse et Altkirch, les conseils généraux du Haut-Rhin et du Bas-Rhin ayant voté la participation financière qui leur était demandée, il apparaît bien regrettable que l'ouverture du chantier expérimental dans la traversée de Mulhouse, prévue au budget de 1969, n'ait pas été engagée au cours du premier semestre de cette année.

Je vous demande, en conséquence, de m'indiquer si l'année 1970 vous permettra de donner le feu vert à ces travaux, dont l'exécution fournirait la preuve que le Gouvernement est décidé à poursuivre l'exécution de la branche alsacienne du canal à grand gabarit Rhin—Rhône.

J'espère, monsieur le ministre, que vous dissiperez, par une réponse claire et précise, les inquiétudes exprimées par vingt-deux parlementaires et trente-cinq chambres de commerce quant à la remise en cause indirecte d'une liaison fluviale dont l'intérêt vital a été souligné par le général de Gaulle, par le Président de la République et par le Premier ministre.

Dans votre discours de Strasbourg du 4 septembre 1969, vous avez, monsieur le ministre de l'équipement, fait deux déclarations qui m'ont beaucoup frappé par leur caractère à la fois réaliste et direct.

Vous avez dit qu'il ne suffit pas de réaliser des infrastructures, mais qu'il faut aussi savoir les faire à temps. Et vous avez ajouté : « Il est absolument nécessaire qu'une politique d'infrastructures soit une politique qui respecte les promesses faites ».

A l'heure où nos voisins allemands poussent activement les travaux de la liaison Rhin—Main—Danube et après les engagements pris par les plus hautes autorités de l'Etat, les instances régionales attachées à la réalisation de l'axe Mer du Nord—Méditerranée et tous ceux qui, avec vous, souhaitent faire de la France un grand pays industriel, attendent avec le plus vif intérêt la réponse que vous donnerez à leurs appréhensions. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

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

M. Paul Dijoud. Mon intervention dans ce débat, monsieur le ministre, répond à deux objectifs : d'abord, vous faire part des sentiments que m'inspire l'examen des crédits qui vous sont consentis pour 1970, ensuite, vous présenter une requête.

De votre budget, et surtout des observations que vous avez bien voulu formuler, deux impressions se dégagent. D'une part, le budget de 1970 vous contraint à une révision, que nous pouvons qualifier de déchirante, de la politique d'équipement menée par les gouvernements précédents et que vous souhaitez poursuivre ; d'autre part, avec ces crédits limités, vous avez eu le courage d'entreprendre un effort exceptionnel pour dégager de nouvelles ressources et utiliser au mieux celles, malheureusement bien faibles, dont vous disposez malgré tout.

En constatant que les crédits du ministère de l'équipement sont, non seulement inférieurs aux besoins les plus pressants, mais aussi en diminution sensible par rapport à l'an dernier, nous mesurons une fois encore combien le budget qui nous est proposé est regrettable pour le développement économique de la France.

De nombreuses entreprises de travaux publics — vous l'avez dit vous-même, monsieur le ministre — mais aussi du bâtiment, vont connaître en 1970 de graves difficultés, et le dynamisme des autres, notamment dans la conquête des marchés extérieurs, risque de s'effriter et devenir stérile faute de moyens de financement.

Par ailleurs, les choix difficiles que les ministres compétents ont été contraints d'effectuer pénalisent durement — vous le savez et c'était inévitable — les zones les plus défavorisées qui attendaient des crédits nouveaux pour se donner les moyens d'accéder peu à peu à une activité moderne et compétitive.

Puis-je évoquer, monsieur le ministre, ce problème, que vous connaissez bien, du déneigement des départements de montagne ? Dès maintenant, les études que nous avons pu engager, les précisions que vous avez bien voulu nous communiquer, nous donnent le sentiment qu'au printemps de 1970 nous aurons du mal à terminer le déneigement de la plupart de nos routes et même, dans certains cas, de routes de grande importance, voire de routes internationales.

Si nous votons ce budget, pour beaucoup d'entre nous, c'est d'abord parce qu'il n'est pas possible de refuser à l'Etat les crédits nécessaires à son fonctionnement ; c'est ensuite, monsieur le ministre, parce que nous avons la conviction que, l'an prochain, nous aurons le temps d'examiner avec plus de rigueur la politique économique et financière du Gouvernement. Il nous sera possible, alors, de l'infléchir et de la juger.

Il est regrettable que le Gouvernement n'ait pas fait confiance à l'expansion, à la compétitivité de notre économie, à la combativité des entreprises françaises pour redresser, par un nouveau bond en avant, notre balance extérieure.

Force nous est de constater, avec tristesse mais avec fermeté, que le budget de 1970 marquera une rupture avec l'effort de redressement de nos équipements collectifs et industriels mené pendant dix ans par les gouvernements du général de Gaulle et tout particulièrement par celui que dirigeait M. Georges Pompidou.

Cet effort, monsieur le ministre, doit être rapidement repris. Vous avez évoqué, au cours de votre exposé, une alternative grave : ou bien le maintien des grands objectifs que la France s'est fixés, ou bien la révision de ces objectifs.

Pour nous, en ce qui concerne votre département ministériel, le choix est parfaitement clair. Les objectifs que vous avez définis sont les nôtres. Ils sont vitaux pour l'industrialisation du pays, pour le développement régional, pour l'aménagement du territoire. Ils sont prioritaires.

Donc, le budget de 1971 devra être examiné sans faiblesse l'an prochain avec cette préoccupation.

Dans l'immédiat, nous demandons au Gouvernement le déblocage rapide des crédits de votre département ministériel, avant que de trop nombreuses entreprises françaises, dans les secteurs qui dépendent de ces crédits, ne soient contraintes de débaucher leur personnel.

Nous serons à vos côtés dans cet effort. Nous comptons sur vous pour dégager ces ressources nouvelles, présentées par vous comme possibles et vraisemblables. Mais nous ne nous leurrerons pas car vous devrez faire appel à l'épargne déjà sollicitée par d'autres formes de placement et le ministère de l'économie et des finances sera certainement conduit à limiter votre ponction sur le marché financier.

Nous craignons donc qu'en dépit d'un effort méritoire dont nous nous réjouissons et vous félicitons, en particulier en ce qui concerne les autoroutes, le résultat ne soit quelque peu décevant en 1970.

Il faut donc que, dans le cadre de l'intervention directe de l'Etat, vous luttiez avec nous pour obtenir un budget de l'équipement digne de ce nom et permettant d'engager résolument cette politique à laquelle nous vous savons très attaché, monsieur le ministre.

Ma requête concerne les ouvriers des parcs et ateliers de l'équipement dont je vous demande de bien vouloir prendre le sort en considération.

Nombreux sont nos collègues et en particulier les députés des régions de montagne, qui connaissent les mérites de ce personnel qui subit toutes les astreintes de la fonction publique sans bénéficier de ses garanties et avantages.

Nous vous demandons instamment de vous pencher sur le cas de ces ouvriers et de trouver à leur problème une solution qui leur apporte un minimum de sécurité et des revenus plus conformes aux efforts qu'ils accomplissent au service de nos régions déshéritées.

Sans doute, monsieur le ministre, mes observations auront-elles été sévères. En fait, par notre vote, nous voulons exprimer notre confiance dans le ministre de l'équipement beaucoup plus que manifester notre adhésion à un budget qui paraît inquiétant pour l'avenir à beaucoup d'entre nous.

Nous espérons qu'en 1970 nous parviendrons, tous ensemble, à infléchir cette politique vers des objectifs plus conformes à nos aspirations. (*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. Berthouin.

M. Fernand Berthouin. Monsieur le ministre, mes chers collègues, je voudrais très brièvement appeler votre attention sur deux points particuliers : la voirie communale et les services rendus par les ponts et chaussées aux collectivités locales.

Les ressources du fonds spécial d'investissement routier augmentent pour la simple raison que, d'une année sur l'autre, le parc automobile croît régulièrement, que la consommation des carburants est en hausse constante et que leur prix a encore été majoré cette année. D'autre part, le produit des redevances versées par les usagers de la route a augmenté de plus de 31 p. 100 en deux ans.

Il semblerait donc logique que l'aide de l'Etat aux collectivités locales progresse dans les mêmes proportions que les recettes du fonds routier. Malheureusement, il n'en est rien, bien au contraire, et les départements comme les communes éprouvent les plus grandes difficultés pour entretenir leur voirie.

M. Raoul Bayou. Très bien !

M. Fernand Berthouin. Actuellement, le faible budget des communes rurales, compte tenu de la diminution de leur population, de leurs maigres ressources et des charges croissantes qui leur sont imposées, ne leur permet plus d'assurer correctement la remise en état de leur voirie, malgré l'aide importante des départements.

Cette année, la part du fonds spécial d'investissement routier, tranche communale, sera encore réduite. Comment les maires ruraux feront-ils face aux exigences imposées par une circulation accrue sur leur voirie ? Chaque maire, pour moderniser le réseau routier de sa commune, a contracté des emprunts hors de proportion avec les ressources de celle-ci. Les charges sont écrasantes. C'est pourquoi, monsieur le ministre, je vous demande d'apporter aux municipalités une aide en fonction des efforts qu'elles ont consentis.

Les services des ponts et chaussées ne ménagent pas leur aide aux collectivités et les maires savent les prouesses qu'ils réalisent

pour entretenir une voirie importante avec des moyens financiers fort limités.

On a supprimé des ingénieurs et des agents techniques et groupé plusieurs cantons dans une même subdivision. Bien souvent, un agent des travaux publics de l'Etat a plus de vingt communes à gérer représentant plusieurs centaines de kilomètres de voirie communale, avec le concours d'un personnel restreint. C'est évidemment une charge trop lourde, et les collectivités qui font appel aux services des ponts et chaussées n'obtiennent pas les prestations qu'elles seraient en droit d'espérer.

Il convient donc soit de revenir à l'ancienne formule d'un T. P. E. par canton, soit de créer, à l'échelon cantonal, un service qui puisse aider les maires dans leur tâche.

Enfin, monsieur le ministre, après les collègues qui m'ont précédé, je voudrais attirer votre attention sur la situation des ouvriers des parcs et ateliers. Ces employés, dont les collectivités locales apprécient les services, vous demandent de mettre leurs salaires à parité avec les minima de leur secteur de référence, celui du bâtiment et des travaux publics de la région parisienne. Leurs salaires accusent, actuellement, un retard de 2,20 p. 100 depuis le 1^{er} juin 1968.

Ils demandent, en outre, le paiement des sommes dues pour la période s'étendant du 1^{er} juin 1962 au 18 mai 1966, c'est-à-dire 2 p. 100 de rendement et 2 p. 100 d'ancienneté, en application des décisions du Conseil d'Etat, l'augmentation de leur prime d'ancienneté, la réduction du temps de travail, la référence indiciaire de leurs salaires, l'inclusion des primes de rendement et d'ancienneté dans le calcul de toutes les heures supplémentaires, la circulaire du 16 novembre 1962 interdisant d'y introduire les heures majorées de 50 p. 100.

Toutes ces revendications sont demandées en application des décisions prises par le groupe de travail réuni en juin et juillet 1968.

Monsieur le ministre, je termine en vous priant de bien vouloir, d'une part, prendre en considération la situation des maires ruraux et d'apporter, par l'intermédiaire du F. S. I. R. une aide plus substantielle à une catégorie de collectivités particulièrement défavorisées et, d'autre part, de donner aux services des ponts et chaussées les moyens indispensables qui leur permettent de répondre pleinement aux besoins des collectivités locales. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et du groupe communiste.)

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

M. Christian Poncelet. Monsieur le ministre, en cette période d'austérité budgétaire, il ne fallait certes pas s'attendre hélas ! à une majoration importante des crédits destinés aux routes.

Cependant, s'il est un domaine dans lequel les économies peuvent être coûteuses, c'est bien celui de l'entretien du patrimoine existant. Or depuis plusieurs années, on constate que les crédits du chapitre 35-21 destinés à l'entretien des routes sont « ralongés » à quelque 500 millions de francs. Sans doute a-t-on créé un chapitre nouveau, relatif au renforcement des chaussées, qui doit être doté en cours d'année par le fonds d'action conjoncturelle.

On nous laisse même espérer l'octroi d'une somme de 250 millions de francs, mais nous sommes là dans le domaine des hypothèses, et la dégradation du réseau routier n'est pas une éventualité, mais un fait.

Tous les spécialistes sont unanimes pour affirmer que les moyens modernes qui sont utilisés n'empêchent pas qu'il soit nécessaire de procéder à une reconstitution complète des chaussées tous les vingt-cinq ans environ.

Or, on constate que bien des routes nationales n'ont pas subi une réfection de ce genre depuis 1939, c'est-à-dire depuis plus de trente ans. Si quelques départements ont bénéficié en 1968 et 1969 de crédits importants pour le renforcement coordonné des chaussées sur certains grands itinéraires, le département des Vosges n'a pas profité de cette mesure.

L'entretien plus courant des routes, qui consiste à imperméabiliser les chaussées et à les protéger par une couche d'usure, n'est pas non plus assuré de façon satisfaisante. Il en résulte des dégradations pour la réfection desquelles les services de l'équipement n'ont ni suffisamment de personnel, ni suffisamment de crédits.

Cette situation est particulièrement grave dans les départements tels que celui des Vosges qui doit faire face, en outre, à des frais de déneigement qui sont particulièrement onéreux.

Il convient de rappeler à ce sujet que, pour ces opérations, les collectivités locales paient la T. V. A., de sorte que l'Etat bénéficie d'un pourcentage important sur le montant des dépenses.

Peut-être cette constatation incitera-t-elle M. le ministre des finances à vous accorder quelques crédits supplémentaires en faveur des communes de montagne qui doivent supporter d'importantes dépenses de déneigement.

En ce qui concerne les investissements, il est reconnu que le réseau est mal adapté au trafic. Bien des routes sont saturées et la circulation ne s'effectue que malaisément et avec beaucoup de risques.

Il n'est malheureusement pas douteux que les prévisions du V^e Plan ne seront pas réalisées pour l'équipement routier.

Dans le département des Vosges, à la fin de 1969, le taux de réalisation du plan n'atteint pour les autorisations de programme que 38 p. 100, alors qu'il devrait normalement s'élever à 75 p. 100. C'est le plus bas pourcentage de toute la Lorraine, monsieur le ministre.

On peut même s'interroger sur l'utilité d'un plan qui est si peu respecté. Oui, la situation est particulièrement défavorable dans le département que je représente. Sans doute, monsieur le ministre, avez-vous déclaré à plusieurs reprises que la route nationale n° 57, qui relie Remiremont à Nancy, serait aménagée à quatre voies et que les travaux démarreraient prochainement. Vous l'avez d'ailleurs confirmé lors de votre visite en Lorraine. Mais je souhaiterais, pour ma part, que vous définissiez de façon précise un calendrier pour la réalisation de cette opération. Celui-ci serait de nature à rendre quelque espoir aux populations qui attendent depuis fort longtemps une telle réalisation.

Sur cet axe routier, la circulation est très difficile. Votre collègue M. Baume l'a eu l'occasion de s'en rendre compte dernièrement : sur l'itinéraire Remiremont—Epinal, il n'a pas mis moins d'une heure pour parcourir vingt kilomètres !

Quand au réseau de rase campagne, je rappelle que le taux de réalisation des travaux prévus sur ce réseau pour la catégorie B, est actuellement, dans le département des Vosges, de 3 p. 100. C'est ainsi qu'un certain nombre d'opérations inscrites au V^e Plan comme l'élargissement de la route entre Pouxieux et Remiremont, ou la déviation de la nationale n° 57 à hauteur de Remiremont, n'ont pas encore reçu le moindre commencement d'exécution. Sans doute nous avait-on promis une accélération des opérations en fin de Plan. Mais la conjoncture budgétaire actuelle est telle que cette promesse ne s'est pas encore concrétisée.

Je souhaite cependant très fermement, monsieur le ministre, que l'année 1970 voie une évolution très nette dans ce domaine en faveur du département des Vosges, car il serait vain de prétendre pratiquer une politique d'aménagement du territoire et d'expansion industrielle si les infrastructures, dont on a beaucoup parlé ici récemment et dont la nécessité est reconnue par tous, n'étaient pas réalisées en temps utile. (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. Jacson.

M. William Jacson. Monsieur le ministre, le Sud de la Lorraine est en difficulté, et trois mesures sont indispensables pour assurer son salut.

Cette région, et plus particulièrement le département de Meurthe-et-Moselle, doit son existence, d'une part aux usines de produits chimiques dont l'avenir incertain est conditionné par l'infrastructure du pays — cette sensibilisation est beaucoup plus marquée dans la vallée de la Meurthe, entre Nancy et Dombasle — d'autre part, à l'industrie sidérurgique, qui a subi de graves perturbations surtout depuis la fermeture des mines de Maron-Val-de-Fer, dont le minerai, d'une teneur de 35 p. 100 de fer, était peu rentable. Il reste les fonderies de Neuves-Maisons dont l'avenir est incertain.

Ce tableau vous permet une perception fugitive d'une authenticité combien angoissante à nos esprits.

La première mesure de sauvetage appelle un plan raisonnable de l'infrastructure. Notre espoir de maintenir ou d'augmenter le potentiel chimique ou sidérurgique se situe dans le développement et la modernisation des moyens de transport.

La construction du canal à grand gabarit a suscité des perspectives encourageantes pour le désenclavement de la vallée de la Meurthe et, plus loin, des Vosges. Or, les différentes études ont donné la primauté au tracé qui, partant de la Moselle canalisée à Toul, passe à l'ouest de Nancy, continue par Frouard et de la emprunte le canal Carling dit « canal des mines » pour rejoindre la Sarre.

L'autre projet partait de Neuves-Maisons, reprenait le canal de jonction qui relie le canal de l'Est au canal de la Marne au Rhin, avait l'avantage de border la zone industrielle de Ludres, puis passait à Laneuveville et se dirigeait vers Dombasle, Heming et Strasbourg.

L'éviction de la capitale lorraine nous cause un grave préjudice.

Je sais qu'on nous a promis sur cet axe du canal à grand gabarit une première collatérale qui atteindrait Neuves-Maisons, puis une seconde plus au Nord qui, traversant Nancy, désenclaverait Dombasle.

Mais je suis trop sensible aux difficultés financières de notre pays pour ne pas redouter les délais extraordinaires d'exécution, durant lesquels l'économie de notre région sera définitivement perdue.

J'y insiste, monsieur le ministre : d'une part, Neuves-Maisons nous cause de graves préoccupations ; d'autre part, cette vallée de la Meurthe nous inquiète ; elle possédait à Jarville les établissements Thomselle qui sont, hélas, partis à Laval en Mayenne, et, encore hélas, aucune autre industrie n'a réoccupé les lieux.

Evidemment, il nous reste les cartonneries de La Rochette-Cempa, à Laneuveville-devant-Nancy, ensuite les soudières de La Madeleine qui ont été reprises entièrement par Saint-Gobain, les Soudières réunies à Varangeville et, plus loin, Solvay à Dombasle.

Dans une précédente intervention à cette tribune, j'ai évoqué en détail ces problèmes.

Je vous rappelle seulement qu'une tonne de produit fini de soude revient à trente francs, livrée en Belgique. Sur cette somme, vingt francs constituent les frais de transport.

A la table ronde tenue par les parlementaires de Meurthe-et-Moselle que vous aviez convoqués le 2 octobre 1969 à votre ministère, j'ai fait état de mon amertume en constatant que l'entreprise Leduc, spécialisée en tissus de vinyl, qui devait s'installer en bordure de Solvay-Dombasle, avec une perspective de 4.000 emplois, n'avait pas donné suite à ce projet car la conjoncture lorraine avait incité les dirigeants de cette firme à s'implanter à Besançon, près de Solvay-Taveau.

A cet ensemble de difficultés, j'ai recherché une solution plus rapide, plus moderne et moins onéreuse.

C'est ainsi que je vous ai exposé, dès 1968, la seule solution efficace pour notre région : la construction rapide d'une autoroute.

On a pu dire que le développement des autoroutes était semblable à celui des automobiles qu'elles accompagnent et que cette expansion explosive fait apparaître l'autoroute comme une « invention collective » des pays industriels à l'image des véhicules qui l'utilisent.

Monsieur le ministre, je sais combien vous êtes favorable à l'équipement de notre pays en voies rapides de transport. Vous en avez fait une brillante démonstration lors de cette table ronde où vous avez décidé et établi le tracé Paris-Strasbourg parce qu'il vous apparaissait logique et échappait à toute contrainte et influence politique.

Dans ce même ordre d'esprit, vous avez fait appel au financement privé et vous l'affirmiez déjà le 21 mars 1969 dans l'allocution que vous avez prononcée lors de votre visite dans le Var et à Nice.

Je cite vos propres paroles : « J'étais confronté à une situation de fait qui était — et qui est toujours — la pénurie de crédits dont nous souffrons. Je n'avais que deux solutions : ou bien me limiter et ne rien faire, ou essayer d'imaginer des formules nouvelles. J'ai résolument choisi la deuxième voie ».

L'autoroute de Paris à Strasbourg dont vous avez décidé le tracé représente ce qui convient le mieux à notre pays. En effet, il serait impensable d'ignorer Strasbourg et ses 300.000 habitants.

Ce tracé correspond aux normes économiques de l'Est de la France. Venant de Paris, il aboutit perpendiculairement sur l'autoroute en construction de Metz à Nancy, aux environs de Pont-à-Mousson.

Les avantages de ce tracé sont les suivants. Il répond tout d'abord au vœu du Gouvernement de créer une métropole d'équilibre Thionville-Metz-Pont-à-Mousson-Nancy-Toul-Lunéville.

Débouchant à Pont-à-Mousson, par conséquent au centre géographique de cette métropole de l'Est, il enlève toute acrimonie aux deux grandes villes de Metz et de Nancy.

La branche Nord du T passant par Metz desservira le couloir mosellan : Luxembourg et Sarrebruck. La branche Sud de ce T, traversant Nancy, drainera le Sud de l'Alsace grâce à la route à plusieurs voies venant de Remiremont-Epinal-Charmes, ainsi que le centre de l'Alsace, c'est-à-dire Mulhouse-Colmar-Sélestat, grâce à une autre grande voie d'accès qui, profitant du tunnel de Sainte-Marie, rejoindra Lunéville.

Enfin, l'autoroute Paris—Pont-à-Mousson traversant la branche verticale du T rejoindra Château-Salins, Sarrebourg et Strasbourg.

On connaît l'agitation qu'a suscité ce tracé. Si le tronçon Nord profite à une région en particulier, il condamne les autres à

devenir un désert économique. Par contre, l'axe traversant Pont-à-Mousson permet d'être aussi efficace pour la Moselle dans le même temps qu'il désenclave les Vosges et facilite l'accès vers Strasbourg et toute l'Alsace.

On a invoqué la possibilité d'équiper l'axe Nancy—Strasbourg d'une route à quatre voies. A ma première question : « Avez-vous les fonds nécessaires ? », il m'a été répondu un nom catégorique. A ma seconde question : « Dans combien de temps ? », on m'a répondu : « Vingt-cinq ans ». Le temps presse trop pour que notre économie lorraine patiente encore.

Jamais d'ailleurs des entreprises privées ne consentiraient à courir le risque d'établir une route à péage parallèlement à une route à quatre voies.

Enfin, dans les temps anciens, la voie romaine passait par Scarponne, c'est-à-dire Frouard. Bien qu'ils n'eussent pas à se poser un problème de vitesse, mais simplement de célérité, les Romains nous ont donné l'exemple.

Vous avez choisi, monsieur le ministre, et c'était une décision sage et logique.

La deuxième mesure que nous demandons est l'aménagement de l'aérodrome militaire de Toul-Rosières pour le trafic civil. Mais ce problème dépasse quelque peu vos compétences et je ne le cite ce soir que pour mémoire, parce qu'il intéresse l'équipement dans une certaine mesure.

Le dernier élément de ce triptyque, monsieur le ministre, est une mesure conservatoire.

J'utiliserai la méthode de Caton l'Ancien pour proclamer inlassablement : ne détruisez pas la propriété des « Eaux bleues » à Liverdun, parce que ce site historique fait l'objet d'une demande de classement depuis 1947 et qu'il est inscrit depuis 1967 à l'inventaire des sites de France, parce que, aussi, cette propriété abrite la maison de retraite des vieux artistes et ouvriers des métiers d'arts de la fédération française des artistes.

Ce haut lieu de l'expression artistique a d'ailleurs été défendu par 37 parlementaires.

Or, la propriété des « Eaux bleues » est menacée par le tracé de la Moselle établi selon les services de la navigation du département de Meurthe-et-Moselle. Ce tracé pourrait être modifié pour sauver cet ensemble et permettrait paradoxalement de fournir une solution moins onéreuse.

Une table ronde réunissant les intéressés, les parlementaires, et les services parisiens de votre ministère — je dis bien les services parisiens de votre ministère — serait à même de prouver l'authenticité de mes affirmations.

D'ailleurs, un département voisin l'a fort bien compris, puisqu'il offre de mettre à la disposition du centre culturel une propriété digne de ses activités.

Mon intervention est donc, elle aussi, logique, et je vous prie, monsieur le ministre, de ne pas nous laisser dépouiller des derniers vestiges de notre grandeur passée. L'« Ecole de Nancy » ne doit pas être qu'un souvenir. *(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. Schnebelen.

M. Maurice Schnebelen. Monsieur le président, messieurs les ministres, sans doute est-il incontestable que la reconversion industrielle se poursuit et atteint ses objectifs. Mais il n'est pas moins évident qu'elle ne les atteint pas sans créer des cas douloureux auxquels nous n'aurions pas à faire allusion si les appels des parlementaires lorrains, entre autres, avaient été entendus il y a douze ans quand ils avaient trait aux inconvénients du monolithisme de l'industrie lorraine.

Celle-ci, personne ne l'ignore, comporte d'une part la sidérurgie et de l'autre le bassin houiller.

Si la reconversion est réalisée, si pour l'instant le plein emploi est assuré, il n'en reste pas moins vrai que la situation n'est pas pour autant réglée. Vous nous rétorquerez sans doute que la construction d'une unité industrielle comme Sacilor est importante.

Je vous répondrai qu'elle suffit à peine à reclasser les travailleurs privés de leur emploi, à la suite de la compression de personnel opérée dans d'autres entreprises, et que, ne voyant pas s'installer dans cette région une usine de transformation, nous nous inquiétons pour l'avenir de ceux qui, bientôt — et ils sont nombreux — s'intégreront dans le marché du travail.

Nous nous en inquiétons d'autant plus que nous constatons le dynamisme et l'immense effort consenti par nos voisins immédiats, les Allemands, tout particulièrement, en l'occurrence, au profit de la région frontalière que constitue la Sarre.

Deux milliards et demi de marks actuels ont été accordés à cette région — soit, au cours actuel, 3.750 millions de francs — pour y établir des zones industrielles importantes, créer ainsi

25.000 emplois nouveaux et permettre l'urbanisation et la construction de moyens de communication autoroutiers.

L'un de nos collègues, lors de l'assemblée générale des maires de la Moselle, qualifiait ce futur ensemble — en chantier d'ailleurs depuis l'an dernier — de « ligne Siegfried économique », ce qui correspondait d'ailleurs à l'opinion émise par un ministre de l'Allemagne, lorsqu'il disait, à l'exposition de Metz : « Nous avons perdu la guerre de 1914-1918, celle de 1939-1945, mais déjà nous sommes en train de gagner la guerre économique ».

Nous sommes plus sensibles encore, monsieur le ministre, au fait que cette industrialisation sarroise se produit grâce au concours d'entreprises françaises telles que Michelin et Citroën.

Si nous comprenons que ces entreprises cherchent à échapper aux grèves incessantes, qui malheureusement paralysent notre industrie et que les avantages importants consentis par la République fédérale d'Allemagne à ceux qui s'y implantent sont attrayants, nous comprenons du même coup la gêne que créent chez nous les restrictions du crédit.

Mais ce qui nous atterre le plus, c'est de constater que si déjà 6.000 frontaliers travaillent en Sarre, 20.000 autres les suivront dans les cinq prochaines années car les Allemands ne se gênent pas pour dire que la Moselle, entre autres, est le réservoir de sa future main-d'œuvre. Nous constatons en effet le départ pour l'Allemagne fédérale de spécialistes qui seraient si nécessaires à notre propre industrie.

A la dévaluation du franc, hélas, s'ajoute la réévaluation du mark laquelle, si l'on en croit le ministre allemand des finances, n'est qu'un premier pas vers une prochaine réévaluation, en sorte que les salaires allemands sont désormais 50 p. 100 plus élevés que les nôtres.

Cet écart pénalise en premier lieu nos industries qui, en raison du plan de redressement, ne peuvent consentir des salaires plus alléchants. Il pénalise aussi toute une région frontalière dont les conseils municipaux, aidés par le département et par l'Etat, ont consenti de lourds sacrifices pour créer des infrastructures et la viabilité.

Cette région est en passe de devenir une région dortoir de la Sarre sans que cette dernière n'ait eu bourse à délier pour le logement de ceux qu'elle emploie.

Nos C. E. T., nos lycées, nos universités même auront formé et formeront des techniciens et des cadres au profit d'un voisin entreprenant sans qu'il lui coûte un centime.

Notre commerce en pâtira aussi puisque l'argent gagné en Allemagne y sera, en grande partie, dépensé. Eh bien, monsieur le ministre, dès lors, il n'y a qu'une solution et elle dépend de vous. C'est pourquoi je vous ai entrete nu de ce problème : il nous faut répondre par les moyens mêmes qu'ont employés nos voisins en permettant aux industriels qui désiraient s'implanter dans toutes les régions frontalières d'obtenir des avantages tels qu'ils aient réellement l'envie de s'y installer, et les empêcher ainsi de participer à l'expansion de nos voisins. Cela doit devenir une obligation.

Il convient, ensuite, par l'intermédiaire, bien sûr, du ministère des affaires étrangères, d'entreprendre des pourparlers avec ses voisins afin d'obtenir un *modus vivendi*.

Dès lors, je ne puis m'empêcher de songer qu'aucun investissement routier n'a été consenti pendant les années 1968-1969 dans l'arrondissement de Thionville, que je représente, alors que ce dernier produit 35 p. 100 de l'acier français.

Je ne puis m'empêcher de songer que, de Thionville à Apach, les deux rives de la Moselle canalisée sont vierges d'usines de transformation nécessaires à l'industrie de base pour concurrencer également nos partenaires allemands.

Je ne puis m'empêcher de regretter que les séquelles du traité de Francfort restent entières.

Le bassin lorrain forme un tout économique. Or, il n'existe aucune perméabilité entre ses différentes régions et notamment entre Thionville, Fensch et Orne et le secteur Longwy-Briey.

En outre, les liaisons routières avec la capitale sont désuètes. Dès le prochain plan, il faudra envisager leur modernisation grâce à l'autoroute Paris-Est. Celle-ci n'aurait guère de sens si elle ne desservait le Nord de la Lorraine, laissant enclavés Reims, la région de Mézières-Charleville et celle de Briey-Longwy. Grâce à l'autoroute Metz-Sarrebruck, elle pourrait relier directement ce bassin houiller important pour l'Alsace, en partant de Saint-Avold vers cette province. Une autoroute n'est pas seulement un axe de transport, mais encore et surtout un axe économique. En conséquence, le tracé dont je viens de parler doit, à la fois, desservir le maximum de population et permettre la revitalisation des régions intéressées.

Je suis ravi, monsieur le ministre, de vous l'avoir entendu dire tout à l'heure dans votre brillant exposé.

Je me suis permis de souligner nos difficultés sachant que vous tenez à sauver à la fois l'industrie et les régions où elle est installée, qui ont tant contribué à la prospérité française. J'ose espérer que, grâce à votre appui, et dès que le plan de redressement aura produit ses effets, vous viendrez au secours de ces régions pour les empêcher de devenir ce qu'on appelle déjà un désert.

Je vous remercie d'avoir bien voulu m'écouter attentivement et je veux croire que vos paroles apaiseront ceux qui ont sollicité vos assurances. (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. Borocco.

M. Edmond Borocco. Monsieur le ministre, le temps de parole qui m'est imparti ne me permet pas de développer comme je l'aurais souhaité les grands problèmes que pose le massif vosgien.

Permettez-moi donc d'appeler, au nom des populations du Haut-Rhin, une nouvelle fois votre attention sur les dures réalités — j'allais dire sur les tristes réalités — dont vous n'êtes d'ailleurs pas responsable, dont souffrent les deux versants vosgiens depuis quelques années.

Nous assistons en effet à la fermeture inéluctable et rapide des industries traditionnelles alsaciennes : textiles, filatures, tissages. Cela vaut également pour le versant vosgien. Je ne parle pas des petites entreprises artisanales qui ont fermé leurs portes depuis longtemps. D'où le départ rapide des populations actives et du précieux capital ouvrier et artisanal qui existait dans les vallées. A quoi s'ajoute l'inexorable exode rural. Les montagnes se dépeuplent et on ne voit plus de troupeaux sur nos chaumes.

Le tourisme ne peut se développer comme dans la Forêt Noire, hélas ! chez nos voisins d'en face, faute d'équipements populaires. Les stations de ski vosgiennes, sans prétendre concurrencer celles des Alpes, offrent à proximité immédiate de la capitale d'excellentes possibilités d'entraînement bien adaptées au ski populaire.

Il faut encourager les gîtes ruraux dans les Vosges et tenter l'impossible pour y faire revenir quelques jeunes agriculteurs courageux.

Nous sommes ainsi tout naturellement conduits au problème des communications. Le passage des cols vosgiens ne semble à première vue guère poser de problèmes. Mais il est déjà quelques ministres que nous avons attendus deux heures dans la plaine d'Alsace parce qu'ils étaient bloqués dans des tempêtes de neige, soit à la Schlucht, soit au col du Bonhomme, dans l'attente du chasse-neige des ponts et chaussées.

Malgré l'altitude faible des Vosges, ces passages vosgiens, qui semblent tellement faciles, se trouvent dans la zone de turbulences située à 1.000 mètres d'altitude, bien connue de tous les aviateurs, où les tempêtes de neige venues tantôt de l'Ouest du Bassin parisien, tantôt du Nord, bloquent les cols en une demi-heure. Ce sont des réalités que nous devons porter à la connaissance de ceux qui ne les ont pas encore éprouvés.

Ainsi, les cols de la Schlucht et de Sainte-Marie-aux-Mines, et j'en passe, bien que déblayés sans cesse, sont pratiquement interdits aux poids lourds l'hiver. Chaque fois que nous ouvrons un journal, nous apprenons qu'un camion de quatre tonnes gît au fond d'un ravin, son équipage tué et sa cargaison perdue dans la nature.

Cette situation inadmissible ne peut durer plus longtemps.

On a parlé de contourner les Vosges. Mais quelle perte de temps pour nous ! On n'a parlé que de Strasbourg ou de Mulhouse — excusez-moi, monsieur Zimmermann. Il faut aussi parler de nous qui, en moyenne Alsace, sommes complètement coupés de l'intérieur ».

M. William Jacson. De Colmar !

M. Edmond Borocco. Parfaitement, monsieur Jacson. Quand on nous demande : « Où allez-vous ? », nous répondons : « Je vais à l'intérieur » ! De l'autre côté des Vosges.

Il ne faut plus que nous allions « à l'intérieur ». Il faut que nous soyons reliés au reste de la France. Nous sommes des Français à part entière.

M. Maurice Lemaire. Il faut faire un tunnel !

M. Edmond Borocco. J'y arrive.

Il existe une extraordinaire possibilité de traverser la moyenne Alsace, à savoir le tunnel ferroviaire de près de 7 kilomètres qui, de Lunéville-Saint-Dié, aboutit à Sainte-Marie-aux-Mines-Colmar. Il a une longueur exacte de 6.872 mètres, soit la moitié

du tunnel du Mont-Blanc, et son gabarit est à 20 centimètres près celui de ce dernier tunnel.

Actuellement, il ne sert qu'au passage de trois ou quatre autorails par jour. Il pourrait facilement être imbriqué dans la circulation routière. Son débit pourrait atteindre de 900 à 1.800 véhicules à l'heure. La main-d'œuvre pourrait ainsi passer en un rien de temps d'un versant des Vosges à l'autre.

Ainsi que le rappelait récemment M. Lemalre, grand animateur de ce projet, quatre départements ont déjà donné leur accord pour constituer une société d'économie mixte pour l'aménagement et l'exploitation de la voie souterraine. La Moselle et le Bas-Rhin vont certainement donner aussi leur accord.

En conclusion, il ne faudrait pas laisser passer cette occasion unique, monsieur le ministre, de désenclaver l'Alsace.

C'est ce que voulaient les législateurs après 1918 en décidant la percée de ce tunnel qu'il faut adapter aux besoins de la vie moderne auxquels il ne répond plus aujourd'hui avec le passage quotidien de ces quelques autorails. D'autant que nos voisins allemands vont entreprendre la construction d'une autoroute double qui débouchera sur l'Alsace à la hauteur de Fribourg.

L'axe transversal Alsace-Vosges est capital, surtout compte tenu du retard considérable à prévoir pour la mise en train du grand axe Nord-Méditerranée.

Nous en avons assez d'être quasiment isolés du reste de notre pays alors que l'on n'a pas hésité à percer le Mont-Blanc. Craignez que cet isolement ne soit mis à profit par des pays voisins trop à l'étroit chez eux. Le temps presse, il faut nous aider. Vous avez déjà fait beaucoup, monsieur le ministre, faites encore plus ! (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. Philibert.

M. Louis Philibert. Monsieur le ministre, au nom du groupe socialiste, à l'occasion de cette discussion budgétaire, je désire me faire l'écho d'un certain nombre de revendications qui intéressent particulièrement des petites catégories de personnel de votre ministère, auquel j'ai appartenu au cours de mes quelque 35 années de service dans l'administration des ponts et chaussées.

Je vous demande, monsieur le ministre, pour les auxiliaires routiers dont le nombre n'a cessé d'augmenter à la suite des suppressions de postes d'agent des travaux publics de l'Etat, de bien vouloir mettre en application à partir du 1^{er} janvier prochain un règlement national fixant les conditions de recrutement, d'emploi et de rémunération.

Pour les ouvriers des parcs et ateliers, je demande :

Premièrement, la parité des salaires avec les minima de leur secteur de référence — bâtiments et travaux publics de la Seine. Contrairement à vos récentes déclarations, il faudrait leur accorder une augmentation de 2,20 p. 100 afin que cette parité soit respectée. Il serait d'ailleurs plus équitable de prendre comme référence la valeur des indices appliqués aux fonctionnaires.

Deuxièmement, le paiement des rappels dus pour la période du 1^{er} janvier 1962 au 18 mai 1966 en application des décisions du Conseil d'Etat, à moins que vous ne puissiez me faire connaître en vertu de quels textes de loi les ministres ont le pouvoir de ne pas se conformer à ces décisions.

En troisième lieu, je vous rappelle que le groupe de travail de 1968 avait donné son avis favorable aux horaires suivants : 45 heures à compter du 1^{er} octobre 1968, 44 heures à compter du 1^{er} janvier 1969. A ce jour, le personnel est toujours soumis à un horaire de 46 heures 30 par semaine.

En quatrième lieu, je demande une augmentation des effectifs permanents et en cinquième lieu, l'augmentation de la prime d'ancienneté qui serait portée de 21 à 27 p. 100, conformément aux décisions du groupe de travail de 1963.

En ce qui concerne les agents des T. P. E., je vous prie, monsieur le ministre, de bien vouloir donner des instructions pour reprendre leur recrutement dès le 1^{er} janvier 1970 afin de pourvoir tous les postes actuellement vacants ; de prendre l'engagement très ferme de vous opposer à toute nouvelle réduction de leur effectif et, au contraire, de vous orienter vers son augmentation progressive ; d'accélérer la politique de mécanisation de l'entretien routier avec, pour corollaire, l'augmentation du nombre d'agents spécialisés afin qu'il atteigne progressivement un effectif représentant 85 p. 100 de celui formé par les deux grades, d'agent spécialisé et d'agent des T. P. E. ; de donner des instructions pour que tous les postes de chef d'équipe à créer jusqu'à la fin de 1971 soient pourvus au titre des dispositions transitoires du statut des agents des T. P. E. Une enquête réalisée en 1967 par vos services a démontré que cela était possible.

Je vous demande d'obtenir enfin du Gouvernement le reclassement indiciaire des agents spécialisés qui se retrouvent maintenant avec les mêmes rémunérations que les agents des T. P. E. alors que leurs fonctions sont différentes et leur grade hiérarchiquement supérieur.

Il faudrait réviser le statut particulier des conducteurs des T. P. E. en supprimant le brevet de capacité pour l'accès au principalat. L'avancement dans ce grade devrait être basé uniquement sur le critère d'ancienneté de service.

Je vous prie aussi de porter à 1.200 au minimum l'effectif d'assistants techniques issus du corps des conducteurs des T. P. E. et de donner des instructions pour que tous les postes à pourvoir au titre des dispositions transitoires, prévues au statut en cours de préparation, le soient par accession directe, donc sans examen.

Monsieur le ministre, si, comme je le souhaite, vous êtes réellement attaché à la promotion sociale des personnels de votre administration, vous devez satisfaire dans les plus brefs délais ces modestes revendications qui me paraissent pleinement justifiées.

J'en aurai terminé en vous rappelant, en ma qualité de président du conseil général des Bouches-du-Rhône, tout l'intérêt qu'il y aurait à financer rapidement l'autoroute Marseille—Aix, puisque les rocades de déviation sont en cours de réalisation. Nous en avons parlé récemment.

J'aimerais vous entendre confirmer à cette tribune les assurances que vous m'avez données à ce sujet. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste.)

M. Marc Becam. Toujours vers le Sud. Et l'Ouest ?

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

M. Jacques Bérard. Monsieur le ministre, il ne suffit pas de réaliser des infrastructures, encore faut-il agir à temps. C'est dire qu'il faut faire vite et, en outre, avoir la certitude qu'elles seront réalisées.

Ce propos ne vous étonnera pas, monsieur le ministre, car c'est à peu près celui que vous avez tenu le 4 septembre dernier à Strasbourg. Il est incontestable que lorsqu'un représentant de la vallée du Rhône prend connaissance de votre budget il ne peut hélas ! s'empêcher de vous faire part de cette tribune non seulement de son émotion et de celle de ses collègues, mais encore de celles de tous les intéressés, qu'il s'agisse des particuliers, notamment des industriels, ou qu'il s'agisse des collectivités locales : chambres de commerce, villes importantes ou conseils généraux.

Dans votre exposé, vous avez parlé de l'« enveloppe » réduite des crédits mis à votre disposition et indiqué particulièrement que les crédits consacrés à l'aménagement des voies fluviales seraient considérablement restreints cette année.

Il suffit, pour s'en convaincre, d'examiner les chiffres. On ne peut reprocher aux parlementaires de la vallée du Rhône de s'inquiéter en songeant à ce que deviendra éventuellement la réalisation de la liaison Rhin—Méditerranée.

Le Gouvernement s'était assigné de terminer les grands travaux en 1976. Nous savons aujourd'hui que cet objectif ne sera malheureusement pas atteint. Et nous sommes conduits à nous interroger.

Nous savons, certes, que les rigueurs du temps — vous nous l'avez dit ainsi que M. le Premier ministre — vous ont obligé à tailler dans le manteau et à réduire largement et rapidement les crédits d'investissement initialement mis à votre disposition. Le budget des voies navigables n'a pas échappé à ce coup de ciseaux et nous sommes en droit de nous inquiéter en songeant que les investissements de la Compagnie nationale du Rhône qui, si j'ai bonne mémoire, atteignaient 419 millions de francs en 1969, et devaient s'élever à 500 millions de francs pour 1970, seront ramenés à 360 millions de francs du fait de ces contractions budgétaires, alors que les spécialistes de la Compagnie nationale du Rhône estimaient le minimum incompressible à 440 millions de francs.

Cette liaison est pourtant indispensable. Vous l'avez affirmé, monsieur le ministre, ainsi que M. le Premier ministre et M. le Président de la République. Il convient donc de l'utiliser. Mais, pour cela, elle doit être réalisée complètement. Or — c'est l'évidence — sa rentabilité dépend de l'achèvement de tous les projets prévus.

Nous aimerions pouvoir rassurer ceux qui s'intéressent à ce problème au sujet de la réalisation du palier d'Avignon, qui devait être terminée en 1970 et qui ne le sera pas, et des travaux de Caderousse, qui devaient être conduits parallèlement à ceux du palier d'Avignon avec un décalage de deux ou trois ans.

Monsieur le ministre, vous nous avez indiqué très honnêtement — et vous l'aviez déjà fait à Strasbourg — que les crédits

mais à votre disposition cette année et ceux dont vous disposerez dans l'avenir ne vous permettront pas d'atteindre l'objectif prévu.

Heureusement pour nous, du fait de vos idées, de vos méthodes et de votre hardiesse — il faut le dire — votre « image de marque » s'est cristallisée, et c'est celle d'un ministre qui a tenté pour la première fois, avec beaucoup de courage, de se dégager de la contrainte budgétaire, tout au moins partiellement.

Cette « image de marque » qui est déjà la vôtre aujourd'hui pour les autoroutes, je souhaiterais — et je suis persuadé de parler au nom de beaucoup de personnes intéressées par ce sujet — qu'elle soit la vôtre demain pour cette liaison fluviale, puisqu'il apparaît à l'évidence, aussi bien, que les seuls crédits budgétaires ne vous permettront pas de réaliser tous les objectifs fixés dans les délais prévus.

En ce domaine, d'ailleurs, nous ne sommes pas tout seuls, car cette liaison Rhône—Rhin est internationale. Or, le temps travaille contre nous. Il suffit pour s'en convaincre de constater ce que nos voisins allemands et belges font ou vont faire chez eux.

Monsieur le ministre, je souhaite être un bon messager, que l'on n'inimolera pas, comme on immolait quelquefois dans l'Antiquité les porteurs de mauvaises nouvelles. J'aimerais pouvoir rassurer tous les intéressés — particuliers ou collectivités — et leur annoncer que les projets prévus seront effectivement réalisés, même — mais ce serait peut-être beaucoup vous demander — s'il doivent être soumis à certains délais. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. Hubert Martin.

M. Hubert Martin. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, c'est au nom d'une grande partie des parlementaires de l'Est de la France et des populations qu'ils représentent que j'interviens dans cette discussion. En effet, non seulement ma circonscription, mais aussi et surtout les régions champenoise et lorraine sont intéressées par le tracé de l'autoroute Paris-Est.

Je rappelle d'abord que les parlementaires de Meurthe-et-Moselle s'étaient réunis, il y a quelques semaines, autour de leur préfet et qu'à la presque unanimité ils s'étaient mis d'accord pour vous rencontrer et détendre en commun la suggestion selon laquelle l'autoroute Paris-Est devrait suivre le tracé Nord et la route Paris—Nancy serait aménagée à quatre voies, quatre-vingts kilomètres étant d'ores et déjà terminés.

Mais, lors de l'entrevue que vous nous avez accordée, vous nous avez annoncé que, pour des raisons d'économies, les deux projets ne pouvaient être menés de front et que vous aviez décidé de « couper la poire en deux » et de faire passer l'autoroute à équidistance de Metz et de Nancy, c'est-à-dire par Pont-à-Mousson.

M. William Jacson. Monsieur Martin, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. Hubert Martin. Volontiers.

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

M. William Jacson. Je tiens à protester. De tous ces parlementaires, l'un est hostile à cette thèse, moi-même.

M. Hubert Martin. Je n'ai pas parlé de tous les parlementaires ; j'ai dit « la presque unanimité des parlementaires ».

M. le président. Je vous en prie. N'engagez pas de dialogue, mes chers collègues.

La parole est à M. Hubert Martin.

M. William Jacson. Je tenais simplement à préciser.

M. Hubert Martin. Je signale à ce sujet, monsieur le ministre, une erreur fondamentale de votre raisonnement, d'ailleurs bien excusable et qui est due sans doute à une trop grande résonance de la fausse querelle Metz-Nancy, que nous ne voulons reprendre à notre compte, sans aucun prétexte.

Il ne s'agit aucunement d'une querelle Metz-Nancy, mais plutôt du problème d'une région limitée au Nord par Longwy et au Sud par Nancy.

Raisonnement autrement serait méconnaître notre bassin ferrifère et sidérurgique. Or, si l'on trace la bissectrice de l'angle formé par Paris-Longwy et Paris-Nancy, elle aboutit au nord de Metz, lieu idéal d'élection de l'arrivée de l'autoroute Paris—Est.

Mon intervention a pour objet de démontrer que l'option résultant de votre choix, monsieur le ministre, n'est satisfaisante, ni du point de vue économique et social, ni du point de vue régional, ni du point de vue international.

C'est si vrai que le conseil des ministres du 3 janvier 1969 « invitait le ministre de l'équipement... » — vous-même, monsieur le ministre — « ... à accélérer les études des liaisons routières en tenant compte, en particulier, pour la voie Nord, de la desserte des bassins sidérurgiques et miniers, et tous les ministres intéressés à examiner les modalités d'un aménagement concerté de la Lorraine et des régions étrangères voisines, notamment la Sarre ».

Cette décision était une suite logique à la visite des maires des arrondissements de Briey et de Thionville, rendue l'année précédente à M. Georges Pompidou, alors Premier ministre, et au cours de laquelle la promesse avait été faite de « désenclaver » toute notre région, en butte à de nombreux problèmes de reconversion et de restructuration, et héritière, comme on vient de le dire, d'un affreux réseau routier, conséquence du traité de Francfort.

Cette promesse avait été officiellement annoncée *urbi et orbi* et le moins qu'on puisse dire est qu'elle ne serait pas tenue si intervenait la solution boiteuse à laquelle vous semblez vous être rallié, monsieur le ministre.

Je n'ai aucune intention de minimiser l'importance des populations et des problèmes des régions de Pont-à-Mousson et de Nancy. Mais il est un fait que personne ne peut nier : la population concernée par le tracé Nord de l'autoroute est très supérieure en nombre, puisque plus d'un million d'habitants demeurent dans le quadrilatère Longwy—Thionville—Briey—Metz et que l'importante agglomération de Forbach est au centre du bassin ferrifère et sidérurgique et constitue aussi le bastion du charbon et de la pétrochimie.

J'aurais aimé, monsieur le ministre, si l'on travaillait d'une façon plus moderne dans cette maison, projeter quelques diapositives représentant nos régions et leur environnement. Elles ont été réalisées par l'O. R. E. A. M. et sont très suggestives. De toute façon, je suis à votre entière disposition si vous acceptez un jour de transformer votre bureau en salle de projection.

Sur le tracé Nord, je n'aurai garde d'oublier Reims, cité du champagne et grand centre commercial et touristique, ainsi que Verdun, grande cité historique attirant chaque année des milliers de pèlerins français et étrangers.

J'aborde maintenant un autre problème, non moins important et qui semble d'ailleurs avoir été le prétexte de votre décision : le problème financier.

Cette partie de mon exposé est quelque peu technique. Elle sera brève, mais je citerai malgré tout quelques chiffres, ce dont je vous prie de m'excuser.

Le tracé Nord de l'autoroute, via Reims—Verdun—Etain compte 330 kilomètres. Une bretelle indispensable, à caractéristiques autoroutières, d'Etain à Longwy et à la frontière belge, avec raccordement à l'autoroute belge, prévue pour 1972, aurait une longueur de 55 kilomètres.

Le total de ces tracés serait donc de 385 kilomètres.

Le tracé Sud compte 300 kilomètres de Paris à Pont-à-Mousson. Il serait nécessaire de créer une première bretelle vers Epervain et Reims, soit 45 kilomètres, et une seconde, d'abord parallèle à la voie sacrée vers Verdun, puis aboutissant à Longwy et à la frontière belge, soit 90 kilomètres. Le total de ces tracés serait de 435 kilomètres.

Le tracé que vous avez choisi, monsieur le ministre, est donc plus long de 50 kilomètres.

Il faudrait vraisemblablement prévoir des bretelles vers le Sud, vers Bar-le-Duc et Saint-Dizier, ainsi que vers le bassin de Briey. Ces bretelles deviendraient inutiles si, au tracé Nord, faisait pendant une mise à quatre voies de la route nationale Paris—Nancy, dont 80 kilomètres sont déjà en service, comme je l'ai précisé.

Sans entrer dans des détails, que je tiens à votre disposition, l'économie réalisée sur le coût des autoroutes par l'adoption du tracé Nord permettrait la mise à quatre voies de 330 kilomètres de routes nationales. C'est donc plus qu'il n'en faut pour réaliser la liaison Paris—Nancy dans sa totalité et achever celle de Longwy à Thionville.

Venons-en maintenant au problème international.

Il y va, sans aucun doute, de l'influence française à l'étranger et de la compensation indispensable à l'attraction exercée par le dynamisme de l'économie allemande sur des régions aussi traditionnellement orientées vers la France que le Luxembourg belge et le grand-duché de Luxembourg.

Il y va également de l'influence française dans la région de Trèves, qui est très profonde pour des raisons ethniques et historiques.

L'objectif, pour l'infrastructure proprement dite, est non seulement de se relier au réseau allemand par l'autoroute de Sarrebruck, voie de pénétration incomparable vers l'Allemagne, mais aussi de relier le bassin parisien, la Champagne, les Ardennes et le bassin lorrain aux autoroutes allemandes et belges se dirigeant vers le Nord.

En effet, l'autoroute allemande qui traverse l'Eifel, parallèlement à la Moselle, arrivera bientôt à Trèves, donnant un tracé beaucoup plus direct entre la Lorraine, le pays rhénan et la Ruhr.

En outre, au cours des prochaines années, l'autoroute E. 9, venant de Liège et se raccordant directement à Aix-la-Chapelle et à la Ruhr, arrivera à la frontière belge ou à la frontière luxembourgeoise.

Si la France choisit le tracé Sud pour l'autoroute Paris—Est, elle devra construire deux raccordements de longue distance entre la Lorraine et le pays de Trèves et entre la Lorraine et la Belgique.

Faut-il rappeler que l'autoroute Sarrebruck—Metz est en construction et qu'il est indispensable de faire arriver l'autoroute Paris—Est à proximité immédiate ?

Mentionnons aussi que le bassin de Longwy sera, en 1971, raccordé par une route ininterrompue à quatre voies avec Bruxelles et Anvers, ce qui mettra Bruxelles à une heure quarante-cinq et Anvers à deux heures quinze de Longwy.

Rappelons enfin que, au cours des dix prochaines années, deux autoroutes aboutiront à ce même point frontière, à l'extrême Sud de la Belgique, à savoir l'E. 9 venant de Liège et reliée directement à la Hollande, à la Ruhr et à Anvers, et l'E. 40 venant de Bruxelles et rattachée à l'autoroute de Wallonie menant vers Dunkerque.

Evidemment, ces routes modernes réalisées en Belgique ne doivent pas tomber dans un *no man's land* français...

Un député belge m'écrivait dernièrement :

« Si, au moment où cette infrastructure entrera en fonction, la liaison par route avec Paris reste, soit mauvaise, soit trop longue, il sera plus facile de se rendre d'Arlon à Amsterdam que d'aller à Paris. »

Je vous prie de croire, monsieur le ministre, que les Belges sont tout particulièrement attentifs à la séance qui se tient aujourd'hui à l'Assemblée nationale.

Ce problème international — vous le constatez — est très sérieux, mais je n'ai pas l'impression qu'il ait été envisagé dans toute son ampleur.

C'est pourquoi, monsieur le ministre, je n'hésite pas à dire qu'il est inconcevable que le tracé d'une telle autoroute à caractère international dépende de votre seul ministère. Un tracé semblable, qui doit relier Paris à de nombreuses zones étrangères en pleine expansion, doit être étudié, non seulement par votre ministère, mais aussi par celui de l'aménagement du territoire et par celui des affaires étrangères.

Comment, en effet, supposer qu'une telle décision puisse être prise sans contacts préalables avec les gouvernements belge, luxembourgeois et allemand, non pour que ceux-ci nous dictent notre ligne de conduite, mais pour qu'ils nous informent de leurs intentions, afin que ces autoroutes venant de quatre pays différents se relient harmonieusement et constituent l'épine dorsale de l'Europe pour laquelle nous travaillons.

De l'avis de tous les parlementaires, des maires, des populations, au nom de qui je parle, il paraît indispensable que la décision soit prise par un comité interministériel présidé par M. le Premier ministre.

Avant d'en terminer, monsieur le ministre, je tiens à vous mettre au courant de bruits insistants mis en circulation par des parlementaires qui se disent de vos amis, bruits qui font le plus mauvais effet sur nos populations.

Chacun sait maintenant que vous avez pris la décision de confier la construction de cette autoroute à une ou plusieurs sociétés privées. Nous n'y voyons aucun inconvénient, au contraire, puisque la France a pris un tel retard que le budget national, si important soit-il, ne pourrait parvenir à financer rapidement la construction des autoroutes qui nous permettrons de rattraper nos voisins et de rendre très compétitive l'énergie nationale. Mais certains — et non des moindres — prétendent que ces sociétés imposent tel parcours ou qu'elles interdisent de poursuivre concomitamment les deux projets de l'autoroute Paris—Est et de la route à quatre voies Paris—Nancy.

Je suis persuadé que ces bruits sont faux, mais qu'ils sont destinés à influencer l'action de certains parlementaires — dont je suis d'ailleurs — auxquels on répète : « Attention, si vous

continuez à vous battre pour la solution Nord, les capitaux privés vont disparaître et vous serez responsables du retard apporté à la réalisation du projet. »

Je ne regarde personne en ce moment. (Sourires.)

Nous comprenons fort bien que les sociétés privées soient intéressées par la rentabilité, mais il est profondément choquant que de tels propos soient répandus et laissent à penser — faussement je l'espère — que le Gouvernement n'est plus maître de ses décisions.

Un démenti formel de votre part serait le bienvenu, monsieur le ministre.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, monsieur Hubert Martin ?

M. Hubert Martin. Très volontiers.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement et du logement, avec l'autorisation de l'orateur.

M. le ministre de l'équipement et du logement. Je vous donne immédiatement ce démenti, monsieur Martin. Je l'ai déclaré tout à l'heure : le tracé des autoroutes reste une attribution fondamentale de l'Etat.

Pour établir un tracé, il faut tenir compte du trafic et rechercher le trafic optimum, surtout si l'on a recours à un financement privé. Il faut aussi tenir compte des exigences de l'aménagement du territoire.

Cela sera fait pour l'autoroute Paris—Strasbourg, comme pour les autres.

M. William Jackson. Très bien !

M. Hubert Martin. Monsieur le ministre, je vous suis très reconnaissant de cette mise au point.

M. Albert Catalifaud, rapporteur pour avis. Alors, vous approuverez le budget !

M. Hubert Martin. Nous sommes prêts, d'ailleurs, à rencontrer les représentants de ces sociétés et à discuter franchement avec eux.

Je suis sûr qu'ils seront vite convaincus, si besoin est, que notre solution est la meilleure et qu'elle satisfait à la fois la rentabilité des investissements et les justes revendications de nos laborieuses populations qui attendent, en Champagne et en Lorraine, que leur région puisse enfin jouer à armes égales avec les régions voisines, pleines de dynamisme, de Belgique, du Luxembourg et d'Allemagne.

Tous les parlementaires de l'arrondissement de Briey et du département de la Moselle, ainsi que M. Taittinger, député-maire de Reims, M. Beauguette, député-maire de Verdun, M. Messmer qui pourrait, en raison de la position géographique de sa circonscription, être favorable au tracé Sud, et sans doute M. Delong...

M. Pierre Weber. Et les parlementaires de Nancy ?

M. Hubert Martin. ... vous demandent de réexaminer très soigneusement ce problème, de concert avec les ministres intéressés.

La solution de bon sens qui sera retenue — nous en sommes certains — sera le tracé Nord de l'autoroute Paris-Est et la mise à quatre voies de la route Paris—Nancy. (Applaudissements sur divers bancs.)

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

M. Lucien Meunier. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, à l'occasion de cette discussion budgétaire, je tiens en premier lieu à vous faire part des difficultés que crée pour nos collectivités locales le manque de personnel dont souffrent les services départementaux. Ainsi, il m'a été impossible de faire chiffrer les travaux que doit entreprendre cette année le syndicat de voirie dont je suis président et, à plus forte raison, d'obtenir qu'ils soient mis en adjudication, cela parce que l'ingénieur des ponts et chaussées chargé de cette affaire devait assurer, en plus de sa tâche normale, celle d'un collègue déplacé mais non remplacé. Qui sera victime de l'accroissement des dépenses provoqué par ce retard sinon les communes intéressées par les travaux ?

Le département des Ardennes s'associe à la demande de tracé Nord de l'autoroute Paris-Est présentée par M. Martin. Certes, nous savons tous que l'Etat n'a pas la possibilité de faire passer des autoroutes dans chacun des départements français. Pourtant, lorsque l'un deux s'en trouve privé, ses habitants se sentent brimés. C'est un peu le cas des Ardennes, ce département toujours occupé par l'ennemi au cours des guerres mais pour

lequel, à un environnement hostile, succède maintenant un contexte de coopération internationale, puisque, point central d'un cercle qui, dans un rayon de trente kilomètres, renferme trente millions de consommateurs, il est proche de tous les grands bassins industriels de l'Europe et en communication d'affaires avec eux.

Après les souffrances des guerres, nous sommes aujourd'hui en droit de réclamer dans la paix ce que nous estimons nous être dû, c'est-à-dire les équipements et les infrastructures nécessaires au développement de notre économie départementale.

Nous sommes d'autant plus en droit de le faire que nous n'attendons pas l'aide du ciel pour réaliser. Je n'en veux pour preuve que les travaux en cours de la voie rapide entre Charleville-Mézières et Sedan. Notre département y participe pour quatre milliards d'anciens francs sur les six que coûte cette opération.

Nous suivons la ligne que vous avez vous-même tracée à Strasbourg quand, soulignant l'importance des autoroutes et des voies navigables dans l'économie de demain, vous avez déclaré : « Il ne suffit pas de réaliser des infrastructures, il faut aussi savoir le faire à temps, c'est-à-dire qu'elles doivent devancer le développement économique, et non pas le suivre. »

Alors, monsieur le ministre, nous aimerions connaître vos options pour les Ardennes dont les industries ont réalisé, en 1968, un chiffre d'affaires de 450 milliards d'anciens francs environ et vendu plus de 90 p. 100 de leurs produits hors du département. En effet, vous avez encore dit à Strasbourg : « Non seulement nous voulons équiper nos canaux qui circulent dans les vallées en les mettant au grand gabarit, mais également franchir les seuils. »

Plus loin, vous avez ajouté : « Lorsqu'un industriel, aujourd'hui, investit, il fait des calculs très précis pour désigner l'endroit où il va s'implanter ; il faut qu'il sache à l'avance si un port sera modernisé, si une voie navigable sera mise au grand gabarit, avant de choisir son implantation. C'est la raison pour laquelle il est absolument nécessaire qu'une politique d'infrastructure soit une politique qui respecte les promesses faites... Nous voulons faire la liaison mer du Nord—Méditerranée et nous voulons faire la liaison Seine-Est. »

Quid des Ardennes dans tout cela ? Des promesses, nous en avons eu, monsieur le ministre ! Des réalisations, nous en demandons et nous désirons savoir quelle est l'option prise quant au tracé nord de la liaison Seine—Est. Il importe pour nous qu'il emprunte le canal des Ardennes et rejoigne la Meuse à Pont-à-Bar. Tel est le sentiment de notre comité d'expansion économique ; c'est également celui de la plupart des membres de notre Coder, comme celui des élus locaux et nationaux. De cette option dépend le développement industriel et économique des Ardennes, séparées de Paris par deux heures de chemin de fer seulement.

Si ce tracé nord n'était pas retenu et réalisé, l'approvisionnement de l'industrie ardennaise en produits sidérurgiques devrait s'effectuer par l'intermédiaire des réseaux belges aménagés et c'est vers leurs rives qu'iraient s'installer des industries qui seraient demeurées chez nous.

Il vous appartient donc, monsieur le ministre, de permettre au département des Ardennes d'opérer une mutation profonde et de l'associer, pour la première fois, lui qui a toujours souffert des guerres, à un monde de paix, de prospérité et d'avenir qui se trouve là à ses portes. (Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants.)

M. le président. La parole est à Mme Thome-Patenôtre.

Mme Jacqueline Thome-Patenôtre. Monsieur le ministre, je tiens à vous faire part de la vive émotion ressentie par tous les maires du canton de Saint-Arnoult-en-Yvelines et des communes avoisinantes des départements des Yvelines et de l'Essonne — en tout quarante-cinq communes — ainsi que par les agriculteurs de cette région, dont j'ai ici la protestation, devant la création d'une Z. A. D. provisoire portant sur plus de 46.000 hectares.

Le 17 octobre, un arrêté a été soudainement adressé à tous les maires concernés de ces deux départements. Il n'a été procédé à aucune étude ni concertation préalable avec les élus locaux, contrairement à la procédure suivie lors de la création de Z. A. D. semblables dans d'autres régions de France.

Ainsi, du jour au lendemain, cette région se trouve paralysée économiquement et voit toutes ses transactions arrêtées, qu'elles soient d'ordre agricole, successoral ou hypothécaire. On ne peut plus ni vendre, ni acheter, sans devoir se livrer à d'interminables demandes d'autorisation à la préfecture, et l'on ne sait si, pour la moindre parcelle de terre ou pour une modeste maison, elles seront ou non acceptées.

Quelle était l'utilité de cette subite décision concernant un territoire rural déjà protégé par les dispositions du plan directeur d'urbanisme intercommunal n° 56 et par les droits de préemption des fermiers de la S. A. F. E. R. de l'Ile-de-France ? Maintenant, plusieurs catégories de préemptions se superposent, mais celle de la Z. A. D. devient prioritaire.

Etant donné la loi n° 62-848 qui dispose en son article 8, section II, que l'exercice du droit de rétrocession prévu par l'article 3 est subordonné à la condition que la collectivité locale justifie du projet d'utilisation immédiate du bien dont il s'agit à des fins d'intérêt général, je vous demande, monsieur le ministre, sous quelle forme vous concevez l'intérêt public.

Je sais que vous allez me répondre que la mesure a été prise pour interdire toute spéculation. Mais aucune spéculation n'était possible dans cette région en raison des restrictions et obligations imposées par le P. D. U. I., lesquelles sont les plus sévères de la région parisienne, et des droits de préemption de la S. A. F. E. R. sauf, bien entendu, si des dérogations émanant de vous doivent être accordées à des sociétés de promoteurs, ce qui s'est déjà produit dans notre département.

Déjà, plus de 19.800 hectares sont inclus dans des Z. A. D. et des Z. U. P. dans les Yvelines. Il me paraît donc impensable que soit créée une nouvelle Z. A. D. — étant sous-entendu qu'elle doit permettre la construction d'une autoroute — sans consultation préalable des autorités départementales et locales.

Nous espérons, monsieur le ministre, que vous prendrez, dans les délais les plus rapides, une décision plus pratique et d'une portée plus restreinte. (Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur divers autres bancs à gauche.)

M. le président. La parole est à M. Charles Bignon.

M. Charles Bignon. Monsieur le ministre, je quitterai quelques instants le domaine des routes, dont vous devez être lassé, pour vous entretenir d'un problème maritime qui réveillera peut-être notre Assemblée.

M. Pierre Weber. Elle ne dort pas !

M. Charles Bignon. Je croyais constater un certain assoupissement et je m'efforce, vous le voyez, de le dissiper !

Je voudrais appeler votre attention, monsieur le ministre, sur les travaux de défense contre la mer. Le chapitre 63-90 du budget de votre département comporte une rubrique « Subventions d'équipement pour travaux divers » et un article 3 intitulé « Travaux de défense contre la mer ».

Il est bien regrettable de traiter les travaux de défense contre les ravages de la mer de « travaux divers » !

Les dotations sont d'ailleurs à l'image de cette situation pénible puisque, pour 1970, les autorisations de programme atteignent le chiffre remarquablement faible de 4 millions et demi de francs et les crédits de paiement 2 millions, alors que les côtes de notre pays sont si étendues !

De plus, notre législation n'a guère été modernisée. Elle remonte, en effet, mes chers collègues, à 1807 et « au dessèchement des marais ». Les textes qui la régissent traitent encore d'associations foncières et, en fait, c'est aux collectivités locales d'assumer les responsabilités qui s'imposent.

Or les collectivités locales n'ont, pour la plupart, ni les moyens techniques ni les moyens financiers de faire face à cette situation. Très souvent, elles sont obligées de solliciter l'aide du département. Elles doivent aussi faire appel à la bienveillance de l'Etat et à votre concours, monsieur le ministre, dans la limite de vos très faibles crédits.

Cette situation est anachronique pour qui sait que la défense contre la mer ne se borne pas à agir sur un territoire déterminé et dans les limites d'une seule commune, mais qu'au contraire les actions entreprises sur un point réagissent sur un autre, souvent fort éloigné, et que les collectivités locales, par définition, s'occupent de leur problème local déjà bien difficile à résoudre.

Monsieur le ministre, il faut donc changer le système. Je sais que vous ne pourrez pas, pour le moment, augmenter l'enveloppe financière dont vous disposez, mais changez au moins l'environnement, car les collectivités locales concernées se désespèrent. Elles supportent une charge beaucoup trop lourde, prévoyant, pour les épis et les réparations de falaises, un montant de dépenses souvent deux fois supérieur à celui de leur budget général.

Il s'agit, monsieur le ministre, d'un problème parmi d'autres, mais je pense que l'on pourrait créer des agences de défense contre la mer, et leur confier aussi le soin de lutter contre la pollution, autre préoccupation des collectivités locales du bord de mer. Certes, vous pouvez mettre en place le plan O. R. S. E. C.,

mais c'est encore insuffisant. Il est une coordination qui ne se fait pas, et l'on est pris au dépourvu.

Je demande, monsieur le ministre, que l'on réfléchisse à une organisation plus élaborée de la défense contre la mer et contre la pollution. Ce budget peut nous en fournir à tous l'occasion. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)

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

M. Pierre Weber. Audace, réalisme, courage, esprit d'entreprise, non-conformisme, recherche de faire mieux avec des moyens restreints, telles sont, monsieur le ministre, les qualités dont vous faites preuve. Elles sont indispensables à un moment où les besoins sont si importants et les moyens de les satisfaire si limités, où les désirs et les velléités se manifestent avec une très grande ampleur et où la participation civique à l'effort semble une notion peu ou pas connue.

Vous avez pris conscience, dans tous des domaines, de vos responsabilités et de l'immensité de la tâche à accomplir. Vous nous l'avez montré au cours de votre exposé de cet après-midi.

Vous avez compris qu'il était grand temps de tout mettre en œuvre pour doter notre pays des infrastructures nécessaires et de le mettre au diapason de nos partenaires européens. Je veux rendre ici hommage à votre largeur de vues ainsi qu'à vos conceptions réalistes et prospectives.

Oui, la France ne jouera vraiment son rôle et ne s'intégrera réellement à la vie européenne qu'autant qu'elle disposera de moyens de liaison et de transport.

Un effort particulier est à déployer dans les régions charnières de notre pays, et je reprends ici l'expression utilisée par M. Zimmermann. Il s'agit, en l'occurrence, des régions frontalières.

N'est-ce pas, monsieur le ministre, celles que vous évoquiez dans le discours que vous avez prononcé à l'occasion de l'inauguration de la foire européenne de Strasbourg, discours déjà plusieurs fois rappelé ?

Vous me permettez de rapporter la constatation heureuse que vous faisiez en notant l'unité de pensée, de sentiment et de volonté qui se manifeste, dans la région alsacienne, entre des centres divers d'activité et de peuplement. Vous souhaitiez alors qu'il en fût de même dans toutes les régions de France.

Hélas ! j'appartiens à une région où il n'en est pas encore ainsi et je regrette qu'elle ne connaisse point cette sérénité, gage de succès.

J'ai été quelque peu déçu d'entendre certains de mes collègues de la région lorraine évoquer, à propos de problèmes que je traiterai à mon tour, des positions divergentes bien regrettables, alors que c'est dans l'unité que nous pourrions, les uns et les autres, obtenir les résultats que nous souhaitons.

C'est pourquoi je m'efforcerai, dans l'exposé de mes réflexions, d'élever le débat et de défendre uniquement les intérêts généraux de la région lorraine.

Certes, je n'ai pas la prétention de penser que mes propos apporteront révolution ou originalité. Je ne parlerai que des équipements d'infrastructure en matière d'autoroutes et de canalisations. Le fait d'être un des derniers à aborder ce sujet me permettra peut-être de vous proposer quelques solutions de sagesse, d'apaisement et d'efficacité.

Monsieur le ministre, vous avez bien voulu, depuis plusieurs mois faire allusion à la réalisation d'une liaison autoroutière Paris—Est, que certains journaux appellent Paris—Lorraine et que je préfère, quant à moi, appeler Paris—Lorraine—Alsace. Vous avez compris, au nombre d'orateurs intervenus à ce propos, combien ce projet suscitait d'espérance, tout en étant à l'origine de bien des incompréhensions.

Je veux vous remercier, monsieur le ministre, d'avoir décidé d'inscrire ce projet parmi vos réalisations d'urgence, de le mettre au concours et de le faire figurer dans les programmes financés sur les fonds privés.

Ainsi, vont bientôt se confronter les avis des techniciens, s'exercer les pressions des groupes financiers soucieux d'obtenir la rentabilité optimale et se manifester les interventions des représentants des divers centres de peuplement situés entre Paris et les frontières belge, luxembourgeoise, sarroise et allemande.

J'en conviens, le problème est d'importance. Il s'agit de rechercher le moyen d'articuler Paris avec les réseaux autoroutiers qui, de Belgique, du Luxembourg, de Sarrebruck, de Trèves, de Kehl, de Fribourg convergent vers notre pays. C'est pourquoi la compétition est si ouverte, si acharnée dans le choix de l'itinéraire.

Les financiers pourront être influencés par le poids démographique et industriel de certaines zones. Le Gouvernement

ne pourra échapper aux arguments des parlementaires, mais — vous l'avez précisé et je vous en remercie — il saura surtout fonder sa décision sur des conceptions réalistes résultant des études sérieuses qui ont été engagées et qui seront poursuivies.

A ce sujet, monsieur le ministre, je me réfère aux conclusions des récents travaux de la Coder de Lorraine, qui appelait votre attention sur l'urgence de la réalisation de la liaison autoroutière Paris—Lorraine—Alsace, précisant que le tracé devrait être tel qu'il ménagerait les intérêts des divers secteurs de la région lorraine.

Vous avez eu, récemment, l'amabilité d'informer les parlementaires de Meurthe-et-Moselle de vos projets. Je souhaite que les études techniques et financières qui se poursuivent permettent à tous les secteurs de cette région, grâce aux aménagements routiers ou autoroutiers, ainsi qu'aux bretelles indispensables, d'être reliés d'une manière valable et optimale.

J'ai déjà dit tout l'intérêt que j'attache à la liaison Paris—Lorraine—Alsace. De son côté, M. Delong a indiqué que la voie naturelle et normale de cette liaison était la R. N. 4, dont certains secteurs, disait-il, sont déjà élargis à quatre voies.

Il pouvait en effet paraître séduisant de poursuivre cet élargissement. Mais, monsieur le ministre, d'après vos propres renseignements et ceux de vos services, il semble certain que des impératifs financiers s'opposent actuellement, et pour une durée longue encore, à la poursuite des travaux qui étaient, à un certain moment, envisagés sur cet axe routier. Je l'admets tout en le regrettant.

Cependant, monsieur le ministre, permettez-moi de souhaiter que, sur cet itinéraire de la R. N. 4, soient néanmoins engagés d'urgence certains travaux indispensables et limités, tel l'élargissement de la route dans la traversée des Vosges, au col de Saverne.

Il y aurait également intérêt à procéder, dans un rayon de quinze à vingt kilomètres autour des centres de peuplement, à des élargissements de cette route nationale. Point n'est besoin d'insister sur les raisons de cette demande qui est motivée par les encombrements à la périphérie des centres de peuplement, aux heures de pointe. Le trafic serait sensiblement amélioré par l'élargissement que je sollicite.

Mais la région lorraine a un besoin urgent d'autres réalisations. Après plusieurs de mes collègues, je vais les énumérer.

Tout d'abord, je rappelle notre désir de voir cette région rapidement reliée à Colmar, grâce à la réalisation d'un projet cher à M. le président Lemaire, et aussi, dans de meilleures conditions, à Mulhouse et à Besançon, par Remiremont, suivant le projet auquel est attaché à juste titre M. Poncelet, qui vous en entretenait il y a quelques instants.

M. Christian Poncelet. Je vous remercie de le rappeler, mon cher collègue !

M. Pierre Weber. D'autre part, il importe d'assurer une liaison rapide avec Dijon et Lyon.

Enfin, en ce qui concerne la liaison autoroutière Metz-Nancy, axe de la métropole lorraine, j'exprime un seul souhait, mais à la réalisation duquel je tiens beaucoup : c'est qu'aucune disposition d'ordre financier n'entrave les travaux, dont l'urgence est grande. Cette liaison sera de nature à résoudre nombre de difficultés sur le plan local.

La Lorraine attache également un intérêt manifeste à la poursuite d'un projet que, depuis longtemps, les plus hautes instances du pays ont évoqué à plusieurs reprises : je veux parler de la canalisation de la branche lorraine de la Moselle et de la liaison mer du Nord—Méditerranée. Les généraux romains, lorsqu'ils se reposaient après avoir conquis la Gaule, avaient déjà envisagé cette réalisation, ainsi que le révèlent les traités d'histoire de l'époque. Nous avons donc un certain retard à cet égard !

Le V^e Plan prévoyait le prolongement de cette canalisation jusqu'au secteur Toul—Neuves-Maisons. Il faudra inscrire au prochain plan la continuation de cette liaison vers le Sud. En disant cela, je ne fais que me référer à ce que vous avez eu raison d'affirmer cet après-midi, à savoir qu'il ne faut pas abandonner ce qui a été commencé.

Dores et déjà, je voudrais attirer votre attention sur trois aspects, en ce qui concerne les travaux actuellement en cours dans le secteur de Nancy.

Le premier est d'ordre financier.

Les collectivités locales et le département, en particulier, sont appelés à participer au financement. Nous en admettons la nécessité.

Parfois nous apportons de l'argent prélevé sur nos fonds propres, parfois nous devons emprunter. Mais, actuellement, les conditions d'emprunt sont telles qu'elles méritent d'être révisées.

Hier, le conseil général de Meurthe-et-Moselle a chargé le préfet d'examiner, avec les services intéressés, les nouveaux taux à accorder. Celui de 9 p. 100, qui est actuellement proposé, est trop élevé.

Le deuxième aspect, d'ordre économique, rejoint les questions très pertinentes que M. Jacson a soulevées précédemment.

Il est nécessaire d'adjoindre aux travaux en cours de la canalisation de la Moselle l'établissement d'une bretelle de liaison entre le port de Frouard et la région de Dombasle, par la vallée de la Meurthe. Cette réalisation, qui revêt un intérêt économique certain, stimulera l'industrie de la région. D'autre part, elle permettra d'utiliser l'emprise du canal qui traverse Nancy comme voie autoroutière rapide, et cet élément n'est pas négligeable.

Le troisième aspect, enfin, est d'ordre culturel, et M. Jacson l'a également évoqué : il s'agit de la protection du site de Liverdun. Je suis persuadé qu'elle est réalisable et je souhaite que les services de la navigation participent très prochainement à de nouvelles études qui devraient être soumises à un arbitrage.

Monsieur le ministre, la Lorraine attache également un grand intérêt à la liaison par le canal Est—Ouest.

Vous avez parlé, cet après-midi, de certains objectifs à la fois ambitieux et souhaitables. Or celui-là en est un. Mais vous avez aussi évoqué une réalité : l'existence de réseaux de voies navigables développés en Belgique et en Allemagne. Vous avez fait état des projets ambitieux de l'Allemagne, qui aspire à relier le Rhin au Danube. Vous avez indiqué que, sur un canal à grand gabarit, le prix du transport se trouvait diminué de 60 p. 100.

Voilà, certes, des arguments qui peuvent et doivent plaider en faveur de la liaison Lorraine—Paris par voie canalisée à grand gabarit.

Il est évidemment plus aisé — et j'en ai conscience — de réclamer que de réaliser. Mais notre œuvre commune n'a-t-elle pas pour effet de trouver compréhension, appui et, finalement, enthousiasme pour des réalisations dont notre pays tout entier pourrait bénéficier ?

Sachons donc imaginer des solutions adaptées aux besoins. Acceptons les efforts à entreprendre. C'est de l'initiative et de l'esprit d'audace, que vous avez déjà manifestés, que découleront demain les espérances et les souhaits de l'actualité.

Mais, surtout, n'oublions jamais — et vous en avez conscience, monsieur le ministre — de regarder souvent les cartes routières et les cartes des canaux de l'Europe de l'Ouest. Elles nous feront toujours réfléchir et nous engageront toujours à agir. (*Applaudissements sur les bancs du groupe des républicains indépendants et de l'union des démocrates pour la République.*)

M. le président. La parole est à M. Aubert. (*Applaudissements.*)

M. Emmanuel Aubert. Monsieur le ministre, à cette heure tardive, il ne me semble pas nécessaire d'épiloguer davantage sur l'insuffisance des crédits de votre ministère. Nous déplorons tous cette insuffisance, et vous le tout premier.

Je me bornerai donc à effleurer trois problèmes et à vous poser une question.

En ce qui concerne les autoroutes, nous avons tous écouté avec beaucoup d'attention et d'intérêt les deux déclarations que vous avez faites à la tribune, il y a quelques jours et cet après-midi. A ce sujet, je dois, moi aussi, vous féliciter du courage et de l'imagination dont vous faites preuve à la tête de votre ministère.

Il fallait, en effet, trouver une solution, à moins de vouloir charger exagérément le budget de l'Etat ou de se contenter d'attendre encore pendant de nombreuses années la réalisation d'un réseau autoroutier satisfaisant. Mais ne peut-on craindre que le financement privé ne change quelque peu l'ordre des priorités, en substituant à la notion de nécessité celles de facilité et de prix de revient ?

D'autre part, cette politique audacieuse ne doit pas être appliquée trop timidement, car sa justification réside dans une totale efficacité.

Or, dans le calendrier que vous avez ébauché, ne figurent pas tous les projets qui revêtent, à mon sens, une grande importance. Je n'en veux pour preuve que l'absence de toute mention du prolongement de l'autoroute du Sud en Provence et sur la Côte d'Azur, c'est-à-dire la section Aix-en-Provence—Fréjns, la voie de contournement de Nice et le tronçon Nice—Roquebrune.

Je laisse à mon collègue et ami M. Fernand Icart le soin de parler de la voie de contournement de Nice — il est plus qualifié que moi pour le faire — et j'insiste sur la nécessité d'entreprendre le plus tôt possible la réalisation des deux autres tronçons — dont le coût, certes, sera très élevé — afin qu'au terme du VI^e Plan soit réalisée l'autoroute Paris—Vintimille, dont nul ne peut nier l'importance pour l'économie française.

J'évoquerai très rapidement le problème de l'entretien et de l'amélioration du réseau routier.

Le plafonnement des crédits d'entretien à un niveau insuffisant, le retard pris dans les investissements du V^e Plan pour le réseau routier sont particulièrement dommageables, car, une fois dépensés les crédits disponibles pour les axes routiers essentiels, il ne reste pour ainsi dire rien pour les autres voies. On assiste ainsi à une détérioration dramatique et rapide d'un immense capital.

Alors, dans cette période difficile, ne pourrait-on demander à tous ceux qui disposent de crédits affectés à la route de les consacrer essentiellement, peut-être même en collaboration avec l'Etat, à l'entretien et à l'amélioration, plutôt qu'à la création dont l'utilité est souvent contestable, de routes, comme on le constate parfois ?

Dans un tout autre domaine, qui relève peut-être davantage de l'urbanisme et du logement, je voudrais, monsieur le ministre, que vous vous penchiez sur l'expropriation.

L'expropriation pour cause d'utilité publique menace chaque citoyen. C'est un mal nécessaire, mais encore faut-il qu'il ne dégénère pas. Or la législation actuelle, à cet égard, est très complexe et permet de nombreuses interprétations.

Quels sont exactement les critères sur lesquels est actuellement formulée la notion d'utilité publique ? N'est-ce pas, souvent, le bon vouloir des autorités expropriantes ?

Encore le mal est-il limité lorsque l'expropriation a lieu réellement. Mais, lorsqu'un propriétaire est menacé d'expropriation, que l'utilité publique est prononcée et qu'il attend pendant cinq ans ou dix ans, sans pouvoir disposer de ses biens ou sans recevoir la moindre indemnisation, il y a peut-être une atteinte au droit de propriété. Il y a certainement, en tout cas, une atteinte au développement de la construction et de l'urbanisme, en faveur duquel vous combattez, monsieur le ministre, et à juste titre.

Enfin, je voudrais vous poser une question mineure mais qui peut apporter quelques enseignements.

J'ai lu, l'autre jour, une directive envoyée par l'une de vos directions départementales, en ce qui concerne la détermination des conditions dans lesquelles les municipalités peuvent confier des travaux aux ponts et chaussées.

A mon grand étonnement, j'ai constaté que les municipalités devaient s'engager à payer les indemnités dues aux ponts et chaussées avant la mise en chantier des travaux et des projets, et que ces indemnités étaient dues même si, par la suite, ce projet ne devait pas être réalisé.

J'ai lu également avec étonnement que les municipalités ne pouvaient invoquer la garantie décennale à l'égard des ponts et chaussées.

Monsieur le ministre, s'agit-il là d'une décision locale, d'une décision de l'administration centrale et, dans tous les cas, est-ce que cela répond au souci, auquel vous faisiez allusion cet après-midi, de « donner à l'administration le sens du temps, du coût et du rendement » ?

Telles sont les observations que je voulais formuler, dans un souci de coopération et non de contestation. (*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. Duval.

M. Michel Duval. Monsieur le ministre, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, à cette heure tardive et pour céder aux objurgations de M. le président, j'essaierai d'être bref et de m'en tenir strictement à mon temps de parole.

Je ne reprendrai à cette tribune que deux thèmes que j'ai déjà eu l'occasion de vous exposer, monsieur le ministre, en commission de la production et des échanges, en qualité de rapporteur du budget de l'aménagement du territoire et du Plan, mais aussi l'an dernier, devant l'Assemblée nationale.

C'est, tout d'abord, la nécessité impérieuse pour l'équipement, mais aussi pour l'équilibre de la France, de l'aménagement d'une voie rapide Ouest—Est française.

Devant votre collègue, M. Bettencourt, j'en ai exposé les motifs. J'ai dit que l'achèvement de l'autoroute Paris—Marseille, et bientôt Le Havre—Paris—Marseille, allait diviser la France en deux parties : un tiers développé, comprenant la région parisienne, le Nord, l'Est, la région Rhône-Alpes et le grand delta ; les deux tiers restants, sous-équipés, constitueront, à défaut de liaison transversale, un véritable « ghetto » géographique et économique.

Cela n'est pas admissible.

Le schéma directeur des routes devant bientôt être arrêté, il est indispensable que le Gouvernement fasse connaître son choix dans ce domaine.

Cette option est grave. Elle engage les destinées économiques de la plus grande partie de notre pays, car la route crée la vie et permet l'évolution.

Si cette grande transversale française n'était pas programmée et mise en œuvre dès le début du VI^e Plan, on assisterait, monsieur le ministre, à la révolte de la France pauvre, rurale et insuffisamment aménagée dans le domaine touristique, contre la France industrielle et riche. Toute mise en valeur de la France de l'Ouest deviendrait impossible, car un phénomène de sous-développement irréversible aurait été créé.

C'est pourquoi la commission de la production et des échanges, appuyée dans cette option fondamentale par la commission des finances, vous demande instamment de prendre l'engagement d'accorder une priorité absolue à cette liaison routière française d'intérêt national, qui doit joindre la façade atlantique au sillon rhodanien et aux pays du Marché commun.

M. Marc Bécam. Excellent !

M. Michel Duval. Cette transversale, constituée d'un tronçon commun au centre de la France, permettra enfin de désenclaver le Massif Central et de le traverser commodément. Elle devra comporter, à l'Ouest, trois antennes en direction de Nantes, La Rochelle et Bordeaux, et, à l'Est, des liaisons avec Mulhouse et le Sud de l'Allemagne, Lyon, Genève et le Sud de la vallée du Rhône.

Telle est l'option de notre commission. Je souhaite qu'elle soit aussi la vôtre, monsieur le ministre, qu'elle soit concrétisée au plan directeur des routes, mais aussi que vous en soyez l'avocat au sein du Gouvernement.

En tant que député de l'Auvergne, puis-je vous rappeler, monsieur le ministre, certains termes du rapport du préfet de région sur les principales orientations du développement de la région Auvergne ? Dans son rapport, je lis :

« Région remarquablement placée au cœur de la France, mais accolée sans profit pour le moment au grand axe Mer du Nord-Méditerranée qui devrait être sa plus grande chance, contournée au Nord par les flux Est-Ouest, barrée au Sud pour les trafics venant du Nord.

« Région difficile, souvent caractérisée par ses « disparités » auxquelles on s'est attaché à porter remède notamment par la rénovation rurale, mais qu'il faut d'abord faire respirer à pleins poumons. L'oxygène de l'Auvergne c'est avant tout la route.

« Région pauvre et pourtant riche de promesses : le premier château-d'eau de France, la plus diversifiée dans ses micro-climats, la plus apte aux expérimentations et à la recherche agricole sous toutes ses formes, la seule qui ait proposé un véritable plan de reconversion de l'agriculture.

« Région dure mais belle, peut-être la plus naturellement belle de toute les régions françaises, la plus disponible pour le tourisme qui peut être sa plus grande richesse d'appoint, la première pour le thermalisme et donc la plus propice à la recherche clinique et biologique qui doit lui être appliquée... »

M. Marc Bécam. Décidément elle a tous les avantages.

M. Michel Duval. Merci ! De la part de la Bretagne cela me touche profondément...

« ... Région qui a réussi l'exploit, malgré ses handicaps naturels de construire et de faire prospérer des industries diversifiées, dont deux de classe internationale, et de se classer ainsi parmi les premières régions pour la progression de l'emploi industriel avec, à l'appui, un solde migratoire positif.

« Région qui a trouvé dans ses difficultés le meilleur ressort de sa volonté... » — je crois qu'il en est de même pour vous, monsieur le ministre, dans votre budget — « ... où va se faire peut-être la plus grande reconversion psychologique, où semble s'ancre l'idée que les hommes de ce pays peuvent réussir désormais ici ce que beaucoup d'entre eux ont jusqu'alors été condamnés à réussir ailleurs. »

Je pense que ces réflexions d'un préfet de région sont importantes comme je crois d'ailleurs que mon collègue breton doit partager une partie des soucis que j'ai exposés à cette tribune.

M. Christian Poncelet. Bien sûr !

M. Michel Duval. Un leit-motiv dans ce rapport, monsieur le ministre : priorité des priorités, la route, toujours la route, encore la route ! Vous avez dit cet après-midi que vous vouliez l'efficacité et au meilleur prix, que vous ne vouliez plus de saupoudrage.

Dans cette option fondamentale et courageuse, je vous approuve totalement, et ici nous sommes nombreux à être prêts à vous soutenir.

Mais nous vous jugerons à un acte fondamental : le choix délibéré de la construction, dès le début du VI^e Plan, du premier axe transversal routier français, et sa mise en œuvre immédiate, avec, comme objectif, la jonction des pôles de développement économique, en ne considérant que comme un élément le système archaïque de comptage des véhicules sur des routes en mauvais état, et en rompant délibérément avec la toile d'araignée centralisatrice autour de Paris, afin de ne pas rééditer l'erreur commise lors de la construction des chemins de fer.

Mon second thème concerne l'administration. Vendredi dernier, devant votre collègue M. Bettencourt — et vous m'excuserez de mon insistance — j'indiquais que, sans relâche, depuis trois ans, je réclame des mesures réelles de déconcentration administrative.

Je précisais : la déconcentration des décisions permettra de rompre le monopole parisien actuel dans toutes les décisions, même mineures, car ce monopole est stérilisant, mais aussi de mettre un terme à la solution de facilité qui consiste, en province, à se retrancher derrière Paris.

Pour notre pays, il est vital d'entreprendre, au plus tôt, une politique de restauration de la responsabilité directe des hommes dans le secteur public ou parapublic. Il est temps de remplacer la politique du « triple parapluie » par celle de l'initiative. C'est le seul moyen de rendre à la fonction publique sa dignité mais aussi de réconcilier les Français avec leur administration.

Je sais, monsieur le ministre, que vous êtes, vous, convaincu, et que vous essayez d'inaugurer dans ce domaine un nouveau style. Je ne suis pas cependant sûr que, dans la pratique, la réforme intervenue dans vos services il y a environ deux ans, qui consiste à concentrer dans des villes importantes des agents qui, précédemment étaient sur le terrain, soit une bonne formule.

Je crains que cette réforme n'aille à l'encontre des décisions prises par le Gouvernement, confirmées solennellement par M. le Premier ministre à cette tribune et qui tendent à rapprocher l'administration de l'administré. L'intention est louable, elle doit entrer dans les faits. Ainsi pourrait être évité ce genre de réflexion — correspondant d'ailleurs à la réalité — d'un ingénieur en chef des ponts et chaussées, récemment à la retraite, et de ce fait libéré de toute contrainte et constatant l'augmentation des effectifs de ses collègues au chef-lieu du département : « Maintenant ils se renvoient au papier. Ils ne sont plus sur le terrain, et le résultat est qu'il n'y a plus de travaux. »

Cette formule ne couvrirait sans doute pas la totalité des problèmes mais je veux vous dire que, dans ma région — j'ai signalé le fait à votre directeur — la route nationale 143, faute de barrières de dégel et d'agent pour les poser ou décider de les poser, a subi des dégâts extrêmement importants en l'espace de trois jours. Ces dégâts s'élèvent vraisemblablement à 100 millions d'anciens francs.

Les causes des défaillances que je vous ai signalées nécessitent, à mon avis, trois mesures.

Il faut revoir l'organisation administrative qui nécessite une large décentralisation des décisions et une déconcentration accrue des pouvoirs, mais aussi décharger le service de tâches mineures car — si je puis m'exprimer ainsi — le service des ponts et chaussées est mis à toutes les sauces. Il intervient pour tout, à tout propos et parfois hors de propos, notamment pour des travaux mineurs dans les communes où matériellement il serait fort possible de le dispenser d'intervenir.

Par là-même — c'est la deuxième mesure — vous pourriez rendre la responsabilité et l'initiative aux hommes de qualité de votre service.

Troisième point : il vous faut des moyens financiers. A ce sujet, je crois pouvoir dire que le pari impossible pris en octobre dans le domaine financier est en train de réussir. La cohésion gouvernementale, sa volonté et son autorité clairement exprimées redonnent confiance aux Français.

En retour, je suis sûr qu'ils participeront largement à la construction de leur pays, et d'abord des routes, et vous apporteront, monsieur le ministre, les moyens qui vous font actuellement défaut. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et des républicains indépendants.)

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

M. Jean Durieux. Monsieur le ministre, la région du Nord et du Pas-de-Calais est la plus importante concentration humaine et industrielle de la province française.

Elle est, de surcroît, située au cœur d'un des ensembles économiques les plus denses et les plus productifs du monde : l'Europe du Nord-Ouest.

Dans un rayon de 300 à 350 kilomètres autour de sa région se trouve concentrée une population de plus de 65 millions d'habitants. Ce complexe économique puissant dispose de tels atouts qu'on peut garantir ses capacités de progrès continu.

Zone de contact entre le bassin parisien, l'Angleterre et l'Europe continentale, la région du Nord-Pas-de-Calais occupe une situation stratégique privilégiée, particulièrement favorable à la production et à la commercialisation des biens de consommation de masse. Voie de passage naturelle, elle retrouve, dans une Europe dont les échanges vont s'intensifier, un avantage prépondérant.

Il ne faut donc pas mésestimer le Nord qui produit 17 p. 100 du pétrole raffiné, 48 p. 100 du charbon, 57 p. 100 du gaz de cokerie.

Sur 2,2 p. 100 du territoire national, vivent 7,6 p. 100 des Français, c'est-à-dire qu'une telle concentration n'est atteinte que dans la région parisienne.

Par voie d'eau, se fait 20 p. 100 du trafic national sur 8 p. 100 du réseau français. Sur route, le trafic de longue distance représente 8 p. 100 du total national. Avec 4.500.000 tonnes, c'est le trafic le plus important de province.

Hélas! les infrastructures ne sont plus en rapport avec la densité du trafic, tant par voie routière que par voie d'eau. Aussi, monsieur le ministre, je suis très inquiet de la dotation budgétaire qui est réservée au Nord en 1970.

L'autoroute A 2, Combes—Cambrai—Valenciennes—frontière belge, ne figure que pour la portion Hordain—frontière, soit 36 kilomètres, sa mise en service étant prévue après 1970.

L'autoroute A 25, Dunkerque—Maubeuge, l'épine dorsale qui desservirait les bassins de la Sambre et de l'Escaut, ne sera réalisée que partiellement dans les Flandres.

Quant à l'autoroute A 26, la rocade minière dont on parlait tant, on n'en parle plus, ni dans les programmes d'autoroutes, dont le financement privé est envisagé pour six liaisons, qui couvrent le pays sauf le Nord, ni dans le programme du fonds spécial d'investissement routier. Outre l'intérêt économique régional qu'elle présente, l'autoroute A 26 est certainement très importante sur le plan international: elle constitue un point de départ, au débouché du tunnel sous la Manche, vers l'Angleterre, la Belgique, l'Allemagne, la Suisse, l'Autriche et l'Italie.

Je pense qu'il y a là une grave lacune qui doit être comblée rapidement. Je prendrai un seul exemple, celui de la société Simca qui a choisi de s'implanter entre Cambrai-Valenciennes et Douai, donc à proximité du canal à grand gabarit, de la voie ferrée et en bordure des autoroutes A 2 et A 26 dont on ne parle plus.

Croyez-vous, monsieur le ministre, favoriser ainsi l'implantation de grosses entreprises industrielles qui faciliteraient la reconversion des houillères? L'autoroute n'assure pas seulement le confort des usagers mais aussi, comme vous l'avez rappelé, le développement économique intérieur et extérieur.

Monsieur le ministre, j'aimerais maintenant attirer votre attention sur la région que je représente: le Cambrésis, dont l'arrondissement, à lui seul, groupe une population plus dense que certains départements français.

Or, depuis quelque temps, la presse régionale relate une recrudescence d'accidents mortels sur les routes Cambrai—Le Cateau, Cambrai—Douai, Cambrai—Péronne, Cambrai—Saint-Quentin, Cambrai—Bapaume, dont l'état déplorable est à peine descriptible. En effet, aucun crédit n'a été dégagé pour l'entretien de ces divers axes; en outre, compte tenu des diminutions de crédits opérées dans le budget pour 1970, dans quel état allons-nous les retrouver?

L'opération portant sur la nationale 39 Caudry-Le Cateau, bloquée pour la constitution du fonds d'action conjoncturelle, doit être reprise au début de 1970, comme vous me l'aviez promis lors de votre récente visite à Lille. Je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous m'en donniez confirmation.

Les crédits réservés au fonds d'action conjoncturelle vous permettront sûrement, dans le cadre du transfert sur route, dès le mois d'avril 1970, du trafic assuré par certaines lignes de chemins de fer, de procéder à l'amélioration de la route nationale 355 qui traverse les quatre localités de Solesmes, Saint-Python, Haussy, Saulzoir, que vous ne connaissez que sous le nom d'« enfer du Nord », itinéraire de la course Paris-Roubaix. Si le sport cycliste risque d'y perdre quelque intérêt, on trouvera un autre parcours car de tels itinéraires sont encore nombreux dans la région.

Mais — je me permets d'appeler tout particulièrement votre attention — un problème social se pose, qu'il ne faut pas méconnaître, dans cette région où des centaines d'ouvriers prennent jour et nuit le car pour se rendre à leur travail à

Usinor-Denain et bientôt chez Simca, qui emploiera plus de 4.000 ouvriers.

Dans les localités que je viens de citer, deux cars ne peuvent se croiser sans difficulté; les piétons ne sont pas en sécurité et les maisons, par temps de pluie, ne sont pas épargnées par la boue. L'« enfer du Nord » a bien mérité son nom.

Le Cambrésis possède toutes les structures nécessaires pour accueillir les industries de sous-traitance qui ne manqueront pas de naître, mais à la seule condition que les infrastructures routières existent. Nous ne sommes plus à l'époque des Romains; les chaussées romaines que nous empruntons chaque jour ne seront plus qu'un mauvais souvenir si vous le voulez bien, monsieur le ministre.

En fin de compte, de quoi s'agit-il? De quelques kilomètres de routes nationales à aménager. Notre demande me paraît raisonnable et les dépenses ne seront pas excessives. C'est avec insistance que je vous prie de donner à vos services de l'équipement du Nord des ordres pour que les usagers puissent se rendre à leur travail dans des conditions normales.

Le Nord, région pilote, se doit d'être doté d'infrastructures modernes, dignes d'un département industriel de deux millions d'habitants.

Quand aux voies navigables, le département du Nord n'est guère favorisé dans le budget de 1970; en effet, nous pouvons constater que le V^e Plan n'aura été exécuté qu'à 66 p. 100.

Si les crédits du VI^e Plan ne sont pas considérablement augmentés, alors la liaison Dunkerque-Valenciennes à grand gabarit ne sera jamais achevée, pas plus que le raccordement de Cambrai audit canal.

De plus, la liaison Nord-Seine, c'est-à-dire Rouen-Le Havre-Paris-Dunkerque par Saint-Quentin-Cambrai, doit être envisagée rapidement. Ainsi, le port de Dunkerque pourra enfin concurrencer Anvers et desservir toute cette zone industrielle du Nord qui, par la reconversion des houillères, va devenir le centre européen de la construction automobile par la présence de Renault, Peugeot, Simca et Chausson.

Dès 1970, l'étude de la mise à grand gabarit du canal de Saint-Quentin doit être entreprise. Un consortium vient d'ailleurs d'être créé à cet effet à Saint-Quentin, le 30 octobre 1969, sous la présidence de M. Roland Nungesser. Il a reçu, entre autres, l'appui des chambres de commerce de Dunkerque, Cambrai, Valenciennes, Saint-Quentin, Compiègne et Rouen. Cette liaison aurait, en outre, l'avantage de ne pas traverser un désert. D'autant plus que le canal de Saint-Quentin, qui n'a pas reçu les aménagements nécessaires ni l'entretien indispensable, se révèle nettement insuffisant et que le canal du Nord, achevé en 1965 avec un gabarit intermédiaire, est actuellement saturé.

La navigation fluviale est en progression constante, son tonnage représente 40 p. 100 de celui qui est transporté par fer et sur le seul canal du Nord nous avons noté en 1968 une progression de 16 p. 100 du tonnage.

Les infrastructures du Nord doivent être conçues pour assurer sa meilleure intégration interne en répondant de façon convenable à la demande de transports entre les sous-régions que ce soit la zone littorale, la zone urbaine centrale, la vallée de la Sambre ou la vallée de l'Escaut.

Mais, au-delà du territoire du Nord, de grands efforts doivent être entrepris particulièrement en matière d'autoroutes et de voies navigables, pour satisfaire la demande de transports entre le réseau régional et les réseaux voisins, régionaux et européens.

Votre budget, monsieur le ministre, ne peut satisfaire le Nord, il vous appartiendra de combler cette lacune en disposant du fonds conjoncturel.

Je vous remercie, monsieur le ministre, de l'attention que vous voudrez apporter au département du Nord. (Applaudissements sur les bancs des républicains indépendants.)

M. le président. La parole est à M. Maurice Cornette.

M. Maurice Cornette. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les équipements industriels ou portuaires sont essentiels pour une nation engagée dans la compétition internationale, telle la France, cap occidental de notre continent et qui, en raison du poids budgétaire de ses équipements, concentre son effort sur quelques établissements.

Au niveau du littoral de la mer du Nord, trois grands ports de commerce sont en compétition: Rotterdam dont la limite de capacité d'accueil actuelle ou très prochaine est celle de navires de 200.000 tonnes, Anvers — 80.000 tonnes — tous deux ports d'estuaire — Dunkerque — demain, 125.000 tonnes — port littoral, atout de la France dans la desserte portuaire de l'Europe du Nord-Ouest.

Expression d'une volonté déterminée, à Dunkerque, l'exécution du V^e Plan est satisfaisante et a doté notre établissement d'une capacité d'accueil correspondant à la génération actuelle des

transports lourds, des transports spécialisés ou de marchandises générales, d'un bassin maritime moderne, d'une desserte fluviale à grand gabarit, d'une desserte portuaire de haute capacité, d'industries diversifiées, sidérurgie, raffineries, constructions navales, industries mécaniques et alimentaires.

Dans cet harmonieux concert d'équipements, une symphonie reste inachevée ; la liaison autoroutière Dunkerque—Lille. Nous aimerions avoir des assurances, monsieur le ministre, quant à l'exécution normale, conformément aux décisions du conseil interministériel du 13 mai 1968, des tronçons Nieppe—Méteren et Méteren—Bergues, maillons de la voie transeuropéenne nord-sud Dunkerque—Syraeuse.

Vous l'avez souligné, l'appreté de la compétition, l'évolution des transports maritimes, des pétroliers et des minéraliers, des navires spécialisés — polythermes, porte-conteneurs, demain porte-barges et gros porteurs polyvalents — conduisent inéluctablement à développer les investissements déjà opérés. Capacité d'accueil, rapidité des rotations, réduction du temps d'escale et multiplicité des voies et moyens de desserte sont déterminants pour la compétition portuaire, dont l'évolution de tous les trafics, surtout le trafic de marchandises générales, constitue le test.

La mise en service, fin 1970, de la nouvelle écluse de 125.000 tonnes, l'extension des trafics pétroliers et minéraliers poseront le problème de la saturation de l'actuel avant-port de Dunkerque, d'une superficie de 80 hectares à peine.

J'ouvre ici une parenthèse, monsieur le ministre, pour signaler à votre attention le poids des responsabilités que porte, en matière de sécurité du trafic portuaire, le corps des officiers de port, techniciens hautement qualifiés, dont les conditions de recrutement, d'avancement, d'échelle indiciaire demeurent incertaines faute de la publication du texte portant règlement de leur statut particulier. Il serait souhaitable que les légitimes inquiétudes des officiers et des officiers adjoints de port, quant à leur avenir, puissent être prochainement dissipées.

Le littoral Dunkerque-Calais offre les meilleurs fonds marins au plus près du rivage de tout le littoral de l'Europe du Nord-Ouest, des terrains propices aux extensions portuaires et industrielles.

M. Marc Becam. C'est moins sûr !

M. Maurice Cornette. Ses grandes voies de communication constituent l'épine dorsale d'une industrialisation vers le sud et permettent la liaison avec les zones industrielles du bassin minier du Nord-Pas-de-Calais, de la Sambre, du sud de la Belgique et de l'Europe du nord-ouest. Il représente le pôle naturel du grand axe structurant d'est en ouest la région Nord, entrée dans une seconde ère d'industrialisation.

C'est aussi une terre d'hommes ; une population dense, jeune, à solde migratoire positif, dotée et se dotant de moyens de formation ; une agglomération se restructurant en grande ville convenant à un grand port ; des responsables économiques conscients des difficultés, mais aussi des possibilités offertes et décidés à les mettre en valeur ; des travailleurs dont le courage est réputé et dont les conditions de travail et de rémunération doivent faire l'objet d'une concertation loyale et approfondie en vue de les intéresser et de les associer étroitement au développement des trafics portuaires de toute nature.

Telles sont, monsieur le ministre, les chances de Dunkerque, du Nord et de l'Europe, dont l'équipement portuaire exige un port accessible aux navires de 250.000 tonnes et plus, et un port français.

Telle est la troisième carte du brelan d'as de l'équipement portuaire de notre pays, carte qu'il importe de jouer dès à présent. *(Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République.)*

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

M. Emile Didier. Vous connaissez bien le département des Hautes-Alpes, monsieur le ministre, pour l'avoir visité et y avoir séjourné pendant la saison d'hiver. Tout me donne donc à penser que vous n'ignorez pas les difficultés que rencontrent les départements et les communes de montagne pour assurer le déneigement et l'entretien de l'ensemble de leur réseau routier.

Depuis quelques années, la direction de l'équipement engage, pour le service d'hiver, beaucoup plus de crédits qu'elle n'en reçoit à ce titre, et, par voie de conséquence, l'entretien du réseau des routes nationales est réduit d'année en année, à tel point qu'il n'est plus concevable de laisser un tel patrimoine se dégrader un peu plus chaque jour.

Plus que tous les autres, les départements de montagne ont besoin d'assurer dans des conditions normales leurs liaisons

avec les régions voisines. Le fait qu'ils s'orientent délibérément vers une politique touristique et climatique leur impose des relations faciles en toute saison avec le reste du pays, voire avec l'étranger.

Compte tenu du peu de temps dont je dispose, je limiterai mon propos à l'incidence du coût du service d'hiver sur l'entretien du réseau. Les exemples ou les chiffres que je me permettrai de citer, je les ai puisés dans le dossier des routes de mon département. Ils illustreront un problème qui intéresse toutes les collectivités de montagne.

L'altitude, pour un réseau de routes nationales qui se développe sur 700 kilomètres entre 500 mètres et 2.500 mètres, oblige à prévoir un déneigement qui, en certains points, s'opère sur sept mois de l'année. Je citerai pour mémoire le col du Lautaret où, faute d'avoir construit des installations fixes de défense contre la neige, les congères ou les avalanches, on doit chaque hiver évacuer 1.400.000 mètres cubes de neige, soit une dépense de 400.000 francs environ, soit 50 p. 100 des crédits ouverts pour l'ensemble du réseau du département.

Ainsi apparaissent les dures servitudes de la neige et du froid puisqu'en moyenne altitude le gel et le dégel en fin de saison d'hiver ne font qu'achever de détruire les revêtements bitumineux mal entretenus.

On peut certes penser à des méthodes mieux adaptées, à une utilisation plus rationnelle d'un important matériel qui pourrait, sans barrières administratives, être mis au service de toutes les collectivités locales. Mais il n'en reste pas moins que des moyens financiers plus importants sont à trouver d'urgence. Car il est nécessaire, dans un pays au relief tourmenté et compartimenté, d'avoir chaque jour, et de bonne heure, la possibilité d'ouvrir à la circulation toutes les voies qui donnent accès aux villages encore habités et aux stations de sports d'hiver, dont le développement constitue le plus important de nos investissements actuels.

Par des liaisons routières normales après le département, nous devons répondre d'abord à des impératifs d'ordre social et économique : c'est le ramassage scolaire, qui représente plus de 2.000 kilomètres à dégager avant 7 heures 30 ; c'est aussi la collecte du lait, pour laquelle, avant même le lever du jour, les camions doivent s'infiltrer jusqu'au fond des plus petits vallées.

Ainsi, le service d'hiver doit être considéré comme un véritable service public.

Nous voudrions, monsieur le ministre, pouvoir faire face sans être obligés de puiser chaque année davantage dans notre dotation de crédits d'entretien. Le service de l'équipement se trouve dans une impasse et il a dû renvoyer d'un exercice sur l'autre la mise en œuvre d'un entretien normal par des revêtements généraux, et il a dû se contenter de revêtements partiels qui ne résisteront pas aux rigueurs d'un prochain hiver.

Seuls des moyens financiers plus importants permettront un rattrapage. Ils permettraient aussi d'envisager l'étalement sur l'année de travaux neufs avec un personnel dont la bonne volonté n'est pas mise en cause.

Songez, monsieur le ministre, qu'une partie importante du personnel du parc et du personnel routier a la qualification d'auxiliaire et, partant, des conditions d'emploi bien précaires.

Nous sommes donc en droit d'exiger, au titre des crédits dont la rentabilité n'est plus à prouver, une attribution spéciale pour couvrir les dépenses du service d'hiver et pour assurer un complément d'entretien du réseau.

Cette demande peut paraître lourde dans la période d'austérité actuelle, mais déjà les crédits de 1969 ne permettaient pas d'utiliser à plein le matériel et d'employer la main-d'œuvre dans les meilleures conditions.

Faites que nous n'ayons plus à choisir entre assurer le service d'hiver et ne plus faire d'entretien, ou sauver notre réseau et ne plus assurer en mauvaise saison un service public.

Dans votre budget moins qu'ailleurs on dispose de crédits et d'astuces — pourquoi ne pas le dire ! — qui permettraient, par des transferts savants, de sauver une situation dangereuse, et nous regretterions bien vite de voir, à cause de cela, s'allonger encore le triste bilan des accidents de la circulation.

Il est grand temps — et je vous le demande au nom du groupe parlementaire récemment constitué pour étudier les problèmes propres à la montagne — de sauver notre capital routier et de favoriser ainsi le développement du tourisme et de la vie dans des zones trop longtemps qualifiées de déshéritées. *(Applaudissements sur les bancs du groupe socialiste et sur divers bancs.)*

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

M. Marcel Bayle. Monsieur le ministre, je me dois d'évoquer le cas de l'agglomération toulonnaise, la dixième de France avec ses 350.000 habitants, et d'insister fortement sur l'exceptionnelle urgence de la désenclaver.

Isolée des courants de communication, à l'écart des grands axes, coupée de l'arrière-pays par les chaînes de montagnes qui l'entourent, elle n'a dû sa croissance et ne doit son importance qu'à la qualité militaire de sa rade et à son rôle de port de guerre, le premier de France jusqu'à ces dernières années. Doit-on alors laisser dépérir et mourir Toulon, ville originellement militaire, en jugeant que l'Etat n'a pas à intervenir pour soutenir artificiellement une cité dont l'activité est condamnée et que les hommes doivent être assez habiles pour aller là où il y a du travail ? Ou doit-on au contraire lui permettre de se reconverter, de devenir une ville civile naturelle, lieu de passage, d'échanges et de rencontres, avec tout ce que cela implique comme activités nouvelles, en matière touristique et industrielle notamment ?

C'est évidemment le deuxième choix qui s'impose.

J'ajouterai que si, sur le seul plan économique et sans parler des problèmes humains, le premier choix était autrefois concevable, le second est conforme à l'évolution et aux tendances économiques que tout le monde peut constater.

Les progrès techniques et les changements intervenus, notamment en matière de sources d'énergie et de moyens de transport, ont libéré en effet les hommes des gisements de matières premières. Il est maintenant possible et économique de leur donner du travail là où ils aiment vivre.

L'évolution constatée entre les deux recensements de 1962 et de 1968 montre déjà, malgré leur sous-équipement et leur sous-industrialisation, la progression des régions du soleil par rapport à celles du Nord et de l'Est.

En guère plus de dix ans, la Californie et la Floride ont vu doubler leur population et ont progressé trois fois plus vite que l'ensemble du territoire américain.

Que faut-il donc pour que, conformément à sa vocation économique et à l'évolution que je viens de rappeler, Toulon puisse se reconverter et exploiter les ressources climatiques inépuisables que la nature lui a données ?

Essentiellement que son isolement soit rompu, qu'elle soit désenclavée, irriguée par les courants de circulation des hommes et des marchandises, en un mot branchée sur les principales voies de communication terrestres, aériennes et maritimes.

Je ne parlerai pas ici des liaisons aériennes et maritimes, qui relèvent de votre collègue des transports. Je mentionnerai seulement au passage la très grande importance d'une amélioration de la desserte aérienne sur Paris, qui, malgré le coefficient de remplissage exceptionnel de 85 p. 100 enregistré l'été dernier, n'a pu être assurée que par des Viscount et, épisodiquement, par une Caravelle, et celle du rétablissement ou au moins de l'accroissement des liaisons maritimes avec la Corse et les îles méditerranéennes.

Pour les voies terrestres, il faut d'urgence, monsieur le ministre, que Toulon soit reliée par autoroute à Marseille, à Aix, à Nice et à la côte des Maures.

La liaison avec Marseille, c'est celle d'une grande ville satellite avec la métropole régionale. Avec Nice, c'est le reste de la côte d'Azur et l'Italie. Avec la côte des Maures, c'est la zone touristique à vocation régionale, nationale et internationale.

Si la survie et le développement de la région toulonnaise commandent impérativement la construction à brève échéance de ces autoroutes, le trafic qu'on enregistre dès maintenant sur ces liaisons les justifie amplement. Car ces itinéraires supportent déjà une circulation supérieure à leur capacité théorique et souffrent, surtout entre Marseille et Toulon, de congestion chronique.

De 15.000 véhicules-jour environ, le flux total du trafic côtier est-ouest devrait passer entre 50.000 et 65.000 véhicules-jour dans une quinzaine d'années.

Je ne citerai pas tous les chiffres de recensement de la circulation, que vous connaissez mieux que moi. Je signalerai seulement que, lors de son inauguration, l'autoroute Marseille — Toulon écoulera probablement un flot de véhicules de deux à trois fois supérieur à celui des sections d'autoroutes mises en service actuellement.

Vous avez compris, monsieur le ministre, que ce qui était important ailleurs était vital ici, au sens propre de ce terme.

Dans le cadre de la nouvelle politique autoroutière que vous avez définie, je demande donc que ces autoroutes soient très prochainement mises au concours et que les travaux soient engagés sans retard. (Applaudissements.)

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

— 2 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre un projet de loi tendant à étendre l'application des dispositions des articles 16 et 19 du code de l'urbanisme et de l'habitation.

Le projet de loi sera imprimé sous le numéro 886, distribué et renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du règlement.

— 3 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Magaud un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi complétant l'article 11 du code pénal, en vigueur aux Comores, aux îles Wallis et Futuna, à la Nouvelle-Calédonie et dépendances, à la Polynésie française, à Saint-Pierre et Miquelon et dans le territoire français des Afars et des Issas (n° 826).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 887 et distribué.

J'ai reçu de M. Krieg un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi étendant aux îles Wallis et Futuna, à la Nouvelle-Calédonie et dépendances, à la Polynésie française, à Saint-Pierre et Miquelon, et au territoire français des Afars et des Issas, les dispositions de l'article 455 du code pénal (n° 675).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 888 et distribué.

J'ai reçu de M. Foyer un rapport, fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République, sur le projet de loi, modifié par le Sénat, tendant à modifier les articles 1952 à 1954 du code civil sur la responsabilité des hôteliers (n° 861).

Le rapport sera imprimé sous le numéro 889 et distribué.

— 4 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI MODIFIEE PAR LE SENAT

M. le président. J'ai reçu, transmise par M. le président du Sénat, une proposition de loi, modifiée par le Sénat, tendant à réglementer les conditions d'exercice des activités relatives à certaines opérations portant sur les immeubles et les fonds de commerce.

La proposition de loi sera imprimée sous le numéro 890 distribuée et renvoyée à la commission de la production et des échanges.

— 5 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Aujourd'hui, vendredi 14 novembre, 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.)

Équipement et logement (*suite*) : crédits concernant l'équipement et articles 59 et 63 :

(Annexe n° 17. — M. Ruais, rapporteur spécial ; avis n° 837, tome VIII, de M. Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Équipement et logement (*suite*) : crédits concernant le logement et l'urbanisme et articles 44, 45, 46 et 60 :

Logement :

(Annexe n° 18. — M. Jacques Richard, rapporteur spécial ; avis n° 837, tome IX, de M. Royer, au nom de la commission de la production et des échanges ; avis n° 838, tome XI, de M. de Préamoult, au nom de la commission des affaires culturelles, familiales et sociales.)

Urbanisme :

(Annexe n° 19. — M. Caldagués, rapporteur spécial ; avis n° 837, tome X, de M. Commenay, au nom de la commission de la production et des échanges.)

A quinze heures, deuxième séance publique :

Questions orales sans débat :

Questions n° 8115, 8149, 8282 et 8364 (jointes par décision de la conférence des présidents).

M. Soisson attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, sur la place qui est réservée dans le « projet de livre blanc du bassin parisien » au département de l'Yonne. En effet, ce dernier n'apparaît, dans cet important document, que comme la zone de détente et de loisirs pour les parisiens, d'accueil pour les résidences secondaires, qu'il est déjà et restera par vocation naturelle. Mais, à aucun moment, il n'y est fait allusion aux possibilités de son développement industriel et aux avantages qu'il pourrait retirer de la place qui lui est reconnue au sein des départements constituant la couronne parisienne. Il s'inquiète des répercussions graves que cette prise de position ne manquerait pas, si elle était maintenue, d'entraîner pour l'avenir économique d'un département, dont le problème essentiel est d'arrêter l'exode de sa population jeune vers Paris et de créer sur place les emplois nouveaux nécessaires. Or, ceux-ci, en raison du faible taux d'industrialisation de l'Yonne, ne peuvent venir que d'apports extérieurs, notamment de la région parisienne. En conséquence, il lui demande, compte tenu de la position exceptionnelle du département de l'Yonne, situé à moins de 150 kilomètres de Paris, traversé de part en part par l'axe de transport-autoroutier, ferroviaire et fluvial, le plus fréquenté de France, s'il ne pense pas que doive être reconsidérée la place réservée à l'Yonne dans le bassin parisien, afin que soient mieux affirmés les intérêts économiques essentiels de ce département. A cet effet, il lui paraît indispensable que soient retenus comme zones d'appui et de développement du bassin parisien, d'une part, le triangle urbain Auxerre—Joigny—Saint-Florentin, qui compte plus de 100.000 habitants, d'autre part, les vallées de l'Yonne et de l'Armançon.

M. Rossi appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, sur les problèmes que ne manquera pas de poser l'installation de l'aéroport de Roissy-en-France. Il constate avec satisfaction l'intérêt que leur témoignent les auteurs du *Livre blanc du bassin parisien* et il lui demande selon quelle procédure sera défini le système urbain consécutif à cette création. Celle-ci, en effet, semble destinée à dépasser la seule vocation de transit, pour devenir un véritable ensemble industriel et économique et, de ce fait, présente un caractère de nouveauté indiscutable, d'autant plus difficile à cerner qu'elle est pour l'instant sans référence. Il est, à ce sujet, intéressant de noter que, par sa position géographique qui lui permet de jouer un rôle de production et de distribution, le futur ensemble de Roissy-en-France fait déjà l'objet de prospections de la part d'industriels de nombreux pays, ce qui rend vraisemblables les prévisions qui vont au-delà de 200.000 emplois pour l'ensemble aéro-portuaire et industriel. Cette création, dont il était difficile de mesurer l'importance lors de l'établissement du schéma directeur de la région parisienne, doit bien évidemment compléter et conforter celui-ci, mais entraîner également une croissance vers le Nord et le Nord-Est de Paris, qu'il serait souhaitable de définir dans une discussion inter-régions pour qu'elle soit complémentaire de celle de la région parisienne et non en opposition avec celle-ci. Dès lors, une telle action, qui doit embrasser l'ensemble des problèmes de logement, d'emploi et de loisirs, ne peut pas ressembler à une organisation de type classique qui risquerait d'entraîner par la suite des réaménagements délicats, alors qu'une conception globale qui lierait les qualités de l'environnement naturel, l'originalité de la fonction et la recherche des potentialités à développer, pourrait apporter à toute la région du Nord et du Nord-Est de Paris un rythme de développement industriel qui éviterait de fragmenter la croissance. Dans ces conditions, il lui demande s'il ne lui paraît pas nécessaire de créer, sous l'égide des services de l'aménagement du territoire, une rencontre des différents organismes intéressés par ces problèmes et qui, outre l'étude d'aménagements, définirait un environnement de qualité et susciterait l'installation dans cette région d'industriels français et étrangers susceptibles d'être intéressés par ce nouveau complexe.

M. de la Malène expose à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, que le développement et l'aménagement de la région parisienne, depuis plusieurs années déjà, s'inscrivent dans un schéma directeur, préparé par le Gouvernement, discuté par les assemblées compétentes, et enfin arrêté par le Gouvernement. Ce règlement d'urbanisme fondamental a un caractère

contraignant pour toutes les administrations à tous les niveaux. Il repose sur une hypothèse de base essentielle : quatorze millions d'habitants dans la région parisienne en l'an 2000. Compte tenu de ces faits, il lui demande ce qu'il faut penser des déclarations récentes d'un éminent responsable de l'aménagement du territoire en vertu desquelles : « Nous ne pouvons laisser se former un Paris de quatorze millions d'habitants dont le coût, pour la nation, serait écrasant... ». Le caractère surprenant d'une telle déclaration, par une telle personne et à l'encontre d'un tel document, était encore renforcé par les commentaires qui l'accompagnaient, commentaires mettant en cause la répartition des subventions de l'Etat, souhaitant un renforcement de la fiscalité dans la région parisienne et tendant à encourager un très regrettable antagonisme région parisienne-province.

M. Boscher demande à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, quelle importance il convient d'attacher aux récentes déclarations de M. le délégué à l'aménagement du territoire devant la C. O. D. E. R. de Picardie. Il s'étonne, en particulier, de la véritable mise en accusation formulée à l'encontre de la région parisienne qui a caractérisé cette intervention. Il lui paraît extrêmement regrettable que soit ainsi officialisée et soutenue la thèse de l'opposition des intérêts entre la province et la région parisienne.

A l'issue de la séance réservée aux questions orales, troisième séance publique :

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

A vingt et une heures trente, quatrième séance publique :

Suite de la discussion inscrite à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée le vendredi 14 novembre à une heure cinq minutes.)

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

VINCENT DELBECCHI.

Nominations de rapporteurs.

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES, DE LA LÉGISLATION ET DE L'ADMINISTRATION GÉNÉRALE DE LA RÉPUBLIQUE

M. Bozzi a été nommé rapporteur de la proposition de loi de M. Menu et plusieurs de ses collègues tendant à proroger le délai prévu à l'article 3 de la loi du 19 octobre 1919 portant déclassement de l'enceinte de la place de Lille (n° 855).

M. Magaud a été nommé rapporteur du projet de loi relatif à l'application de certains traités internationaux (n° 864).

QUESTIONS

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

QUESTIONS ORALES AVEC DÉBAT

8550. — 13 novembre 1969. — M. Peronnet demande à M. le ministre des affaires étrangères si, à la suite des déclarations qu'il a faites à l'Assemblée nationale, lors de la discussion budgétaire, et à la veille de la conférence de La Haye, il ne lui paraît pas opportun que le Gouvernement français reprenne la place qui lui revient au conseil des ministres de l'U. E. O. Il lui demande, en outre, pour les mêmes raisons, si le moment ne lui paraît pas venu de procéder sans tarder à la ratification de la convention européenne des droits de l'homme. Une décision favorable contribuerait largement, dans l'un et l'autre cas, à établir, chez nos partenaires européens, un climat de confiance et de coopération.

8551. — 13 novembre 1969. — M. Mitterrand expose à M. le Premier ministre que l'arrêté du 26 septembre 1969 sur le contrôle des connaissances en première année du premier cycle des études médicales remet en cause l'intention du législateur en ce domaine

et provoque un mouvement de protestation dont la signification et la portée ne peuvent être mésestimées. Il lui demande s'il entend exposer à l'Assemblée nationale, aussi bien sur le plan de l'éducation nationale que sur le plan de l'équipement hospitalier, la politique du Gouvernement.

QUESTIONS ORALES SANS DEBAT

8534. — 13 novembre 1969. — **Mme Prin** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur le légitime et profond mécontentement des producteurs de lait français dont le revenu ne cesse de se dégrader. La récente augmentation de 2 centimes par litre à la consommation risque de ne pas se répercuter à la production et, de toute façon, elle ne constitue pas une amélioration suffisante eu égard à l'augmentation des charges. Le prix indicatif officiel du lait à la production de 44 centimes par litre de 34 grammes de matières grasses n'est en général pas atteint, alors que son prix à la consommation se trouve grevé, notamment par la T. V. A. à 7,50 p. 100. Les statistiques font état d'une réduction de la collecte de lait, qui est passée pour les sept premiers mois de 1969 à 113 millions d'hectolitres contre 114 millions pour la période correspondante de 1968, ce qui devrait alléger les charges de soutien de ce marché. D'autre part, les importations massives de matières grasses végétales, notamment du soja américain, effectuées en franchise, permettent aux trusts de la margarine de concurrencer le beurre, contribuant ainsi à l'accumulation des stocks qui d'ailleurs pourraient servir à des mesures sérieuses étaient prises pour mettre ce produit à la portée des consommateurs les plus modestes. Elle lui demande s'il n'envisage pas de prendre les mesures suivantes dont les effets conjugués apporteraient, aux producteurs de lait, en majorité exploitants familiaux, une amélioration de leurs revenus sans répercussion pour les consommateurs : 1° suppression de la T. V. A. sur le lait en raison du caractère vital de cette production pour la population, ce qui permettrait une augmentation de 3 centimes par litre à la production sans répercussion à la consommation. Les mesures nécessaires devraient être prises pour permettre aux producteurs de continuer à bénéficier du remboursement forfaitaire ou des déductions de T. V. A. compensant leurs charges fiscales sur leurs investissements ; 2° versement d'une allocation spéciale par le F. O. R. M. A. de 3 centimes par litre, directement aux producteurs de lait familiaux dont le cheptel ne dépasse pas 15 vaches laitières (ce qui représente 94 p. 100 de l'ensemble des producteurs) ; 3° institution d'un système de protection contre les importations de matières grasses végétales ; 4° écoulement rapide du stock de beurre français par sa vente à prix réduits et sa distribution gratuite aux familles nécessiteuses, cantines scolaires, casernes, hôpitaux, etc.

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. »

8504. — 13 novembre 1969. — **M. Celdaguès** expose à **M. le Premier ministre (fonction publique et réformes administratives)**, la situation administrative des attachés d'administration centrale. Compte tenu du rapport de la commission Bloch-Laine favorable à une diminution du nombre des administrateurs civils, les conditions de nomination des attachés dans le corps des administrateurs, telles qu'elles résultent du décret n° 64-1174 du 26 novembre 1964 semblent compromises dans un avenir prochain. D'autre part, l'accès au grade d'attaché principal demeure bloqué dans de nombreux départements ministériels. En attendant que les structures du corps soient élaborées d'une manière plus rationnelle et pour pallier les inconvénients dont il est fait état ci-dessus, il lui demande s'il entre dans ses intentions de prendre des dispositions qui per-

mettraient aux attachés issus du concours fonctionnaire de bénéficier dans un bref délai d'un rappel d'une partie des services civils effectués antérieurement dans les catégories B ou C. Le bien-fondé de cette mesure paraît avoir été reconnu, puisque depuis plusieurs années ce problème est à l'étude et qu'une solution favorable a été envisagée.

8505. — 13 novembre 1969. — **M. Tomesini** demande à **M. le Premier ministre** s'il est exact que certains des journalistes de l'O. R. T. F., licenciés en juillet 1968 et réembauchés récemment à la télévision, percevront des rémunérations très notablement supérieures à celles qu'ils recevaient lors de leur licenciement. En tout état de cause, il souhaiterait savoir à combien se montent ces émoluments, quel était leur montant antérieur, ainsi que celui des indemnités qu'ils ont perçues.

8506. — 13 novembre 1969. — **M. Neuwlirh** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'une entreprise industrielle a reçu en contrepartie de la perte de son droit au bail une indemnité d'expropriation comprenant, outre l'indemnité principale, une indemnité de emploi. Cette entreprise, pour poursuivre son activité, fait construire une nouvelle usine au lieu d'acquiescer un nouveau droit au bail. L'indemnité de emploi ne sera donc pas utilisée pour couvrir des frais d'acquisition de droit au bail, mais sera en fait investie dans la construction nouvelle. Il lui demande si, dans ces conditions, l'indemnité de emploi doit être imposée à l'impôt sur le revenu, non comme un profit d'exploitation taxable au taux normal, en contrepartie de la prise en charge des frais d'acquisition d'un nouveau droit au bail, mais bien comme l'indemnité principale à laquelle elle se rattache en suivant le régime d'imposition des plus-values à court ou à long terme. Il lui fait remarquer que la solution contraire, préconisée semble-t-il par l'administration, pénalise l'entreprise qui fait l'effort financier de construction d'une usine moderne, ce qui semble contraire aux buts de modernisation et d'expansion poursuivis par le Gouvernement.

8507. — 13 novembre 1969. — **M. Moron** attire l'attention de **M. le ministre de l'intérieur** sur la situation des commissaires de police. La loi n° 48-1504 du 28 septembre 1948 a classé les fonctionnaires du service actif de police, en « catégorie spéciale ». Cette disposition n'a pas été modifiée par la loi n° 66-492 du 9 juillet 1966 portant création de la police nationale. Il en résulte pour les intéressés des sujétions nombreuses et particulièrement lourdes, exorbitantes du statut commun aux autres fonctionnaires. Or, si les fonctionnaires de police assimilés aux catégories C et B (gardiens de la paix, officiers de paix et commandants, officiers de police et officiers de police adjoints) voient ces sujétions compensées par un traitement plus élevé que celui de leurs homologues des services administratifs, il n'en est pas de même pour les fonctionnaires de la catégorie A (commissaires de police : magistrats de l'ordre administratif et judiciaire), lesquels sont défavorisés par rapport à leurs subalternes d'une part, par rapport à leurs homologues fonctionnaires civils ou magistrats, d'autre part. C'est ainsi que les commissaires de police, magistrats de l'ordre administratif et judiciaire, bien que faisant partie des rares fonctionnaires qui doivent justifier du niveau de la licence complète d'enseignement supérieur lors de leur entrée dans l'administration, se voient attribuer, nonobstant leur servitude particulière, des indices inférieurs à ceux des fonctionnaires et magistrats de même catégorie. C'est pourquoi il lui demande si, compte tenu de la spécificité de leurs fonctions, il n'envisage pas de conférer aux commissaires de police, comme aux autres fonctionnaires de police actifs, les avantages attachés aux emplois de « catégorie spéciale » et de faire en sorte que l'échelonnement judiciaire des auditeurs de justice et des magistrats de l'ordre judiciaire du second et du premier grade soit applicable aux commissaires de police principaux, et aux commissaires de police divisionnaires, magistrats de l'ordre administratif et de l'ordre judiciaire.

8508. — 13 novembre 1969. — **M. Lucas** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** qu'une circulaire récente a été adressée par la caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs non salariés aux mutuelles des travailleurs non salariés participant au régime d'assurance maladie créé par la loi n° 66-509 du 12 juillet 1966. Selon cette circulaire, le tiers payant n'est applicable qu'aux frais d'hospitalisation à l'exclusion des honoraires des praticiens et des soins externes. Il s'agit là d'une mesure extrêmement regrettable, puisqu'elle a pour conséquence de limiter la possibilité pour les assurés ayant des ressources modestes de se soigner, compte tenu des dépenses parfois élevées qu'ils doivent engager. Cette mesure aurait notamment pour

effet d'obliger les mutualistes à faire l'avance du prix des soins des centres médicaux mutualistes. Il lui demande s'il n'envisage pas d'intervenir auprès de la caisse nationale d'assurance maladie des travailleurs non salariés, afin que soit annulée cette décision et appliquées purement et simplement les règles existant dans le régime de sécurité sociale en matière de tiers payant.

8509. — 13 novembre 1969. — **M. Lebas** expose à **M. le ministre de la justice** que la femme mariée est actuellement pleinement capable d'agir sans le concours de son conjoint, que beaucoup d'époux, mariés avant le 1^{er} février 1966, sont encore soumis à l'ancien régime légal de la communauté de meubles et acquêts, que sous ce régime les successions mobilières recueillies par l'un ou l'autre époux tombent en communauté et par suite appartiennent par moitié à chacun des époux. Il lui demande dans l'hypothèse susvisée : 1^o si la femme comme le mari peut accepter purement et simplement une succession mobilière ou renoncer sans le concours de son conjoint ; 2^o dans quelle mesure la femme commune en biens meubles et acquêts, ayant accepté seule une succession mobilière peut, sans le concours de son mari, procéder avec ses cohéritiers au partage de cette succession mobilière et retirer seule les valeurs mobilières corporelles et incorporelles, à elle échues par l'effet du partage ; peut-elle en outre toucher seule un capital mobilier provenant d'une succession mobilière à elle échue. La question présente une importance toute particulière dans le cas où la succession mobilière se révélerait par la suite être déficitaire.

8510. — 13 novembre 1969. — **M. Krieg** demande à **M. le ministre de l'intérieur** pour quelles raisons un ex-agent communal, sanctionné avant sa mise à la retraite par l'abaissement d'un échelon dans son grade, n'a pu obtenir la réintégration dans son droit à pension afférent à l'échelon primitif, bien que s'étant prévalu des dispositions de la loi n^o 66-409 du 18 juin 1966 portant amnistie. Il précise que ledit ex-agent communal avait, dans sa demande, visé le texte de l'article 22, alinéa 2, de ladite loi et que ne pouvaient lui être appliquées les dispositions restrictives de l'article 15. Des dispositions analogues à celles susvisées ayant été reprises dans la loi n^o 69-700 du 30 juin 1969 portant amnistie en son article 19-2^o, il lui demande enfin s'il ne devrait pas être possible de réparer l'erreur commise antérieurement par application des dispositions de la loi nouvelle.

8511. — 13 novembre 1969. — **M. Krieg** attire l'attention de **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre** sur le fait que l'année 1970 verra le vingt-cinquième anniversaire de la libération par les armées alliées des camps de déportation où des millions de victimes du nazisme trouvèrent une mort affreuse. Les rescapés de ce génocide, qui sont d'année en année moins nombreux, comme tous ceux qui vécurent cette période de noire histoire, souhaitent qu'une grande solennité entoure en France la commémoration de cet événement, afin que son souvenir se perpétue dans toutes les mémoires et tout particulièrement chez les jeunes. C'est pourquoi il lui demande s'il peut lui communiquer le détail des cérémonies prévues, ainsi que celui des manifestations de tous genres devant avoir lieu en cette occasion.

8512. — 13 novembre 1969. — **M. François Bénard** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que de nombreux syndicats intercommunaux à vocation multiple se sont constitués à l'initiative de ses services afin de faciliter la réalisation de certains équipements collectifs, en particulier des établissements scolaires (C. E. S. ou C. E. G.) ainsi que des équipements sportifs d'accompagnement (gymnases, plateaux d'éducation physique, bassins de natation, etc.), nécessités par la mise en place de la réforme de l'enseignement, les frais de construction et ultérieurement de fonctionnement étant répartis entre les communes associées selon des critères variés. Pourtant certaines communes refusent d'adhérer aux syndicats ainsi créés et d'assumer la quote-part des charges qui leur incombent et les autorités de tutelle n'ont, en l'absence de texte, aucun moyen d'imposer à ces collectivités la participation qui, en toute équité, leur revient. La question devait être tranchée dans le cadre de la réforme communale préparée naguère par le ministère de l'intérieur, mais ce projet ne paraît pas devoir venir en discussion dans un délai rapproché et l'on ne saurait pour autant laisser se perpétuer une situation qui entrave gravement la poursuite de la mise en place de la réforme de l'enseignement. Aussi bien il lui demande s'il n'estime pas souhaitable qu'un texte intervienne rapidement afin de mettre les autorités de tutelle en mesure de faire respecter la nécessaire solidarité qui doit exister entre les communes comprises dans un même secteur scolaire.

8513. — 13 novembre 1969. — **M. Ansquer** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'aux termes de l'article 187 de l'annexe III du code général des impôts, l'essai et le poinçonnement des ouvrages en métaux précieux a lieu « dans les bureaux de garantie ». En fait, les essayeurs ne dépendent jamais du directeur de la garantie. L'article 190 de l'annexe III du code général des impôts stipule que les fonctions d'essayeur sont, au fur et à mesure des vacances, confiées au chimiste en chef des laboratoires dans les villes où il existe un laboratoire du ministère des finances. Ainsi deux fonctions liées, complémentaires et concomitantes, sont exécutées dans un même bureau, souvent dans la même pièce, par deux agents ou deux catégories d'agents, dépendant l'un de la direction générale des impôts, l'autre d'un service différent de la direction générale des impôts et échappant à son autorité. Il en résulte des pertes de temps ; en aucune circonstance le marqueur ne pouvant aider l'essayeur, ni l'essayeur le marqueur. Le manque de souplesse est évident et, ce qui est encore plus grave, il existe de ce fait un manque d'unité de vue préjudiciable à toute la profession, les problèmes communs les plus simples ne pouvant trouver une solution qu'à son niveau. Il faut souligner encore la structure hétérogène du service des essais. Dans sept bureaux de garantie, les essais sont exécutés par des agents du laboratoire. Dans les six autres bureaux les essais sont exécutés par des « essayeurs ». Enfin, dans les onze autres bureaux, à défaut d'essayeur et de laboratoire, c'est l'inspecteur de la garantie qui en tient lieu et qui exécute lui-même les essais. Il semble y avoir un mauvais fonctionnement technique des essais, sur lesquels la direction de la garantie n'a aucun contrôle. Certains essayeurs, libres, ont une qualification insuffisante ou bien leur âge très avancé ne leur permet plus de faire le travail correctement. D'autres essayeurs (en province) ne font pratiquement jamais d'essais à la coupelle, mais font seulement des essais au touchau. Il en résulte une disparité de traitement des entreprises absolument anormale. Il lui demande, pour ces raisons, s'il ne pense pas que l'exécution des essais pour la garantie des ouvrages en métaux précieux doit être rattachée à la direction générale des impôts et placée sous les ordres du directeur de la garantie.

8514. — 13 novembre 1969. — **M. Ansquer** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** que les ouvrages en platine, en or et en argent, fabriqués et vendus en France, doivent être conformes aux titres prescrits par la loi. Ils ne peuvent être détenus ou mis en vente que si, leur titre, c'est-à-dire la quantité de « fin » contenue dans chaque pièce est garantie par l'insculpation de poinçons appliqués sur chaque pièce. Il est donc nécessaire, préalablement au poinçonnement, de s'assurer du titre par l'opération dite d'« essai ». Cette opération donne lieu à la perception du droit d'essai dans les conditions définies par l'article 529 du code général des impôts. La suppression du droit d'essai qui, contrairement au droit de garantie, n'est jamais remboursé à l'exportation, allégerait la charge supportée par les ouvrages en métaux précieux fabriqués en France à destination des marchés étrangers. Cette suppression placerait la France dans de meilleures conditions pour les discussions qui se déroulent actuellement au sein du groupe de travail « Elimination des entraves techniques aux échanges — métaux précieux — de la commission des Communautés européennes ». Elle aboutirait à la simplification d'opérations administratives (décompte des droits d'essai tel qu'il résulte de l'article 529 précité, comptabilisation, affectation de ce droit) actuellement complexes, lourdes et coûteuses. Elle permettrait enfin le regroupement, sous l'autorité du service de la garantie, des opérations d'essai et de poinçonnement, opérations concomitantes et complémentaires qui dépendent cependant, paradoxalement, de deux administrations différentes : le service des laboratoires du ministère de l'économie et des finances et la direction générale des impôts. Bien entendu, l'essai lui-même, indispensable pour la détermination du titre, subsisterait. La perte de recettes qui résulterait de la suppression du droit d'essai serait compensée par l'économie de personnel, conséquence de la simplification et de la rationalisation obtenues dans la gestion des essais. Il lui demande en conséquence s'il peut envisager la suppression du droit d'essai sur les ouvrages en métaux précieux.

8515. — 13 novembre 1969. — **M. Jacques Barrot** demande à **M. le ministre de l'agriculture** s'il n'estime pas opportun de prendre toutes mesures nécessaires afin que, conformément à ce qui était déjà admis pour la plupart des caisses de retraites, les caisses de la mutualité sociale agricole soient autorisées à payer les arrérages des retraites servies par leurs soins aux anciens exploitants agricoles, ainsi que, le cas échéant, le montant des sommes dues au titre de l'indemnité viagère de départ, par versement soit au compte courant postal, soit au compte ouvert dans une caisse d'épargne au nom du titulaire de la retraite, afin d'éviter aux intéressés, qui éprouvent souvent des difficultés pour se déplacer, l'obligation de se rendre dans un bureau de poste lorsque le montant du mandat dépasse 1.000 francs.

8516. — 13 novembre 1969. — **M. Jacques Barrot** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** à quelle date il pense que les travaux concernant la construction d'une quatrième crèche à la résidence universitaire d'Antony seront entrepris.

8517. — 13 novembre 1969. — **M. Halbout** se référant à la réponse (*Journal officiel*, Débats A. N. du 19 avril 1969, p. 998) donnée par **M. le ministre de l'économie et des finances** à la question écrite n° 4299 (*Journal officiel*, Débats A. N. du 1^{er} mars 1969) lui fait observer que les termes de cette réponse sont difficilement conciliables avec les recommandations faites aux redevables soumis au régime du forfait, les invitant à faire figurer sur leur déclaration modèle 951 le montant des « affaires réalisées », ce chiffre devant tenir compte, en principe, des sommes non encore encaissées. Cette présentation est rendue presque obligatoire par le fait que la déclaration modèle 951 doit servir aussi bien à la détermination du forfait B. I. C. qu'à celle du forfait taxes sur le chiffre d'affaires et doit refléter ainsi la véritable activité de l'entreprise. La déclaration des encaissements n'est qu'une tolérance admise par l'administration (réponse à la question écrite de M. Cathala, *Journal officiel*, Débats A. N. du 23 avril 1960, p. 432), sous réserve de fournir chaque année le même renseignement. Ainsi, la plupart des redevables, prestataires de services ou entrepreneurs de travaux immobiliers, établissent et ont établi leur déclaration modèle 951 selon ces recommandations, c'est-à-dire créances sur clients incluses. Ils sont donc déjà imposés sur les débits clients, lors de la conclusion de leur forfait qui inclut ces débits. La solution préconisée dans la réponse à la question écrite n° 4299 aboutit donc à une double imposition. Il lui demande s'il peut lui indiquer : 1° comment l'administration envisage de résoudre ce problème, en tenant compte de la situation de ces contribuables qui risquent d'être pénalisés pour avoir fourni des chiffres exacts ; 2° s'il est possible d'admettre une option rétroactive en ce qui concerne le régime des débits.

8518. — 13 novembre 1969. — **M. Cazenave** se référant à la réponse (*Journal officiel*, Débats A. N. du 12 avril 1969, p. 922) donnée à la question écrite n° 4636 (*Journal officiel*, Débats A. N. du 15 mars 1969), demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** s'il peut lui fournir les précisions complémentaires suivantes : 1° dans quel délai les candidats à l'équivalence du diplôme d'études et de recherches en biologie humaine, dans les conditions prévues par l'arrêté du 13 juin 1968, peuvent espérer qu'une décision sera prise à leur égard ; 2° quelles carrières de la recherche médicale et de l'enseignement des sciences fondamentales dans les facultés de médecine sont susceptibles d'être offertes à des pharmaciens de base — souvent licenciés ès-sciences, docteurs d'Etat en pharmacie et parfois admissibles à l'agrégation de pharmacie — lorsqu'ils seront titulaires du doctorat d'Etat en biologie humaine.

8519. — 13 novembre 1969. — **M. Cazenave** se référant à la réponse (*Journal officiel*, Débats A. N. du 19 avril 1969, p. 1005) donnée par **M. le ministre de l'éducation nationale** à la question écrite n° 4638 (*Journal officiel*, Débats A. N. du 15 mars 1969) lui expose que les dispositions du décret n° 69-526 du 2 juin 1969, portant statut particulier des maîtres assistants de pharmacie, ne peuvent permettre d'assurer aux maîtres assistants l'indépendance qui devrait être la leur du point de vue pédagogique, à l'égard des professeurs et maîtres de conférences agrégés. D'après le 3^e alinéa de l'article 1^{er} dudit décret les maîtres assistants sont, en ce qui concerne leur enseignement, placés « sous le contrôle » des professeurs et maîtres de conférences agrégés, chargés de la partie fondamentale de cet enseignement. De même l'article 2 (1^{er} alinéa) dudit décret prévoit qu'ils exercent leurs fonctions sous la « direction » du professeur ou maître de conférences agrégé intéressé. Si l'article 33 de la loi d'orientation de l'enseignement supérieur n° 68-978 du 12 novembre 1968 parle de la répartition des fonctions d'enseignement et des activités de recherches au sein d'un même établissement, cela ne suppose pas nécessairement une « subordination » en matière pédagogique des maîtres assistants à d'autres catégories d'enseignants. Il apparaît indispensable de prévoir, en cette matière, une « collaboration » entre enseignants et non une « subordination » des uns aux autres. Il lui demande s'il serait disposé à modifier les dispositions du décret du 2 juin 1969, afin que les maîtres assistants puissent exercer leurs fonctions en accord avec les professeurs et maîtres de conférences agrégés, en tenant compte des programmes nettement définis mais en conservant, du point de vue pédagogique, leur pleine et entière responsabilité.

8520. — 13 novembre 1969. — **M. Cazenave** rappelle à **M. le ministre de la justice** qu'en vertu de l'article 3^{ter}, introduit dans la loi n° 48-1360 du 1^{er} septembre 1948 par l'article 4 de la loi n° 62-902 du 4 août 1962, le bail des locaux, autres que ceux désignés à l'article 10-4^e de ladite loi, s'il est conclu après l'entrée du preneur dans les lieux et pour une durée d'au moins six années, peut déroger, pendant son cours, aux dispositions des chapitres 1^{er} à IV du titre 1^{er} de la loi du 1^{er} septembre 1948 susvisée. Il lui demande s'il estime que le jugement du tribunal de grande instance de Paris, en date du 29 janvier 1969 (*Gazette du Palais des 22 et 25 mars 1969*), décidant qu'un locataire au profit duquel un tel bail a été conclu peut exiger l'application de la réglementation des loyers et des dispositions relatives au droit au maintien dans les lieux, est conforme à l'intention du législateur de 1962 et s'il ne lui semble pas indispensable que soit complété l'article 3^{ter} susvisé afin que, dans tous les cas où des baux ont été conclus selon les conditions prévues audit article, les dispositions relatives à la réglementation des prix et au maintien dans les lieux cessent de s'appliquer.

8521. — 13 novembre 1969. — **M. Cazenave** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** s'il n'estime pas normal que tous les enseignants du troisième degré, y compris les maîtres assistants, aient le droit de porter le titre de professeur, ainsi que cela existe dans le second degré.

8522. — 13 novembre 1969. — **M. Cazenave** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** si une décision rapide doit intervenir en ce qui concerne la réforme des modalités de recrutement des maîtres de conférences agrégés de pharmacie, le concours d'agrégation étant supprimé et remplacé par l'inscription sur une liste d'aptitude, et si cette réforme sera mise en application pour la rentrée d'octobre 1970. Il lui demande également si, en vue de pourvoir au remplacement des maîtres de conférences dont les postes sont susceptibles de devenir vacants au cours de la présente année scolaire, il n'estime pas équitable que soient nommés à ces postes, sans réexamen de leur dossier, au fur et à mesure des vacances et en tenant compte de l'ordre d'admissibilité, les candidats qui ont été déclarés admissibles lors du dernier concours d'agrégation, à la suite de l'examen approfondi par un rapporteur de leurs titres, travaux et activités d'enseignement.

8523. — 13 novembre 1969. — **M. Rossi** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que la réponse (*Journal officiel*, débats A. N. du 1^{er} mai 1969, p. 1180) donnée à la question écrite n° 4634 (*Journal officiel*, débats A. N. du 15 mars 1969) appelle un certain nombre d'observations : les demandes tendant à obtenir que la révision des pensions, résultant de l'application de l'article 73 de la loi de finances pour 1969, prenne effet à compter de la date de promulgation de la loi du 4 août 1956 et de l'ordonnance n° 59-43 du 6 janvier 1959 — et non pas du 1^{er} janvier 1969 — ne sont pas en opposition avec le principe fondamental de non-rétroactivité, d'application stricte en matière de pension. Elles sont basées sur la constatation que, dans son arrêt du 31 mai 1968, le Conseil d'Etat a précisé l'interprétation qu'il convenait de donner aux dispositions de la loi du 4 août 1956 et de l'ordonnance du 6 janvier 1959 et a décidé, notamment, que ces deux textes prescrivaient impérativement l'alignement des pensions garanties sur les pensions métropolitaines. Cet alignement doit donc être appliqué à compter de la promulgation des textes eux-mêmes, puisque c'est en contravention à ces dispositions légales qu'il n'a pas été réalisé jusqu'à présent. D'autre part, si l'arrêt du Conseil d'Etat n'a pas donné, aux titulaires de pensions garanties, la qualité de titulaire du code général des pensions civiles et militaires de retraite de l'Etat, il n'en a pas moins affirmé que l'alignement s'imposait, non seulement en ce qui concerne les modifications de structure et indiciaires, mais également à propos des « modifications prises en application du code des pensions civiles et militaires de retraite ». Il est donc contraire à l'arrêt du 31 mai 1968 de refuser, aux titulaires de pensions garanties, le bénéfice d'une révision des pensions, tenant compte, notamment, de la suppression de l'abattement du sixième prévue par l'article 4 de la loi n° 64-1339 du 26 décembre 1964. Il lui demande quelles mesures il compte prendre afin que ce problème receive enfin une solution conforme à la jurisprudence du Conseil d'Etat.

8524. — 13 novembre 1969. — **M. Rossi** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'en application de l'article 2 du décret n° 56-875 du 3 septembre 1956, complété par l'article 1^{er} du décret n° 57-1266 du 13 décembre 1957, certaines catégories de

véhicules à usage professionnel sont exonérées de la taxe différentielle sur les automobiles (vignelle) et lui demande s'il n'estime pas équitable d'étendre cette exonération aux voitures utilisées par les auto-écoles pour l'enseignement de la conduite automobile, compte tenu du fait que ces véhicules sont exclusivement utilisés comme instruments de travail, aussi bien que d'autres catégories de voitures pour lesquelles l'exonération est accordée.

8525. — 13 novembre 1969. — **M. Peyret** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les difficultés que connaissent les agriculteurs, dues aux conditions de crédit qui se sont alourdies récemment : augmentation des taux d'intérêt et encadrement du crédit. Les agriculteurs sont donc particulièrement touchés par ces mesures étant donné que c'est surtout à l'automne et en hiver qu'ils ont le plus besoin de crédit. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'éviter à l'agriculture, d'être soumise aux mêmes règles que l'industrie et le commerce, puisque la période à laquelle les dispositions interviennent défavorise particulièrement l'agriculture.

8526. — 13 novembre 1969. — **M. Peyret** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que les conséquences de la dévaluation pèsent durement sur le niveau de vie des agriculteurs, et particulièrement dans sa région qui est une région d'élevage. Les prix du matériel et des produits nécessaires aux exploitations sont en augmentation, alors que ceux des produits agricoles restent stables et même, pour certains, baissent. Il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour assurer le rattrapage du niveau de vie qui avait été promis aux agriculteurs.

8527. — 13 novembre 1969. — **M. Delorme** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que la police municipale ne bénéficie pas, contrairement à la police nationale, de la prime dite de sujétions spéciales, c'est-à-dire de la prime de risque. Or les gardiens et gradés de la police municipale s'exposent aux mêmes dangers que leurs collègues de la police nationale. Il lui demande s'il peut lui indiquer les mesures qu'il compte proposer pour que la prime de risque soit allouée également aux fonctionnaires de la police municipale, ce qui mettrait fin à une discrimination injustifiée.

8528. — 13 novembre 1969. — **M. Barberot** expose à **M. le ministre de l'équipement et du logement** que les organisations professionnelles de commerçants non sédentaires éprouvent certaines inquiétudes du fait que la circulaire du 28 juillet 1969, relative à la place de l'équipement commercial dans le développement urbain, ne contient aucun paragraphe précisant les conditions dans lesquelles doivent être organisés, au sein des cités nouvelles, des marchés publics non sédentaires. Ils font observer que la circulaire du 24 août 1961, à laquelle se substitue celle du 29 juillet 1969, contenait au contraire, notamment au chapitre 3, des dispositions relatives à la présence d'un marché public non sédentaire qui devait être prévu comme complément, soit d'un centre principal, soit de centres secondaires. Il lui demande s'il n'envisage pas : 1° de fournir toutes précisions utiles pour l'implantation, dans les ensembles commerciaux, de marchés publics non sédentaires alimentaires et articles manufacturés ; 2° de prévoir, dans la constitution du comité consultatif de l'équipement commercial, la représentation de chaque catégorie d'organisation commerciale, y compris les commerçants non sédentaires, ce qui devrait entraîner, semble-t-il, une augmentation du chiffre maximum de quinze membres prévu dans la circulaire.

8529. — 13 novembre 1969. — **M. Berger** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la concurrence faite par des formules consistant en un plan d'épargne souscrit auprès d'une S. I. C. A. V. aux contrats d'assurance vie traditionnelle. Ces formules, étant souvent jumelées d'un contrat d'assurance vie temporaire, font l'objet d'une concurrence déloyale et de promesses fallacieuses faites par les vendeurs portant ainsi un préjudice sérieux à l'assurance vie traditionnelle. Il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour remédier à une telle concurrence.

8530. — 13 novembre 1969. — **M. Griotteray** expose à **M. le ministre des transports** que le déficit permanent des transports en région parisienne irrite les provinciaux et les Parisiens. Les premiers parce qu'il leur donne l'impression de payer les déplacements des habitants de la région capitale, les Parisiens car ils

trouvent qu'ils paient cher un transport qui devient de plus en plus pénible. C'est pourquoi il lui demande s'il a conscience de la colère qui monte chaque matin et chaque soir dans le métro et dans les chemins de fer à destination des départements de la périphérie. La presse a évoqué la température de certaines lignes de métro et a mis à juste titre en vedette les premiers incidents de la gare de Lyon. Ces incidents risquent de se répéter. A l'aller comme au retour les trains — toujours bondés — sont trop souvent en retard ; certains sont supprimés sans préavis ; le matin, des embouteillages incroyables à la sortie des gares (deux à trois guichets étant régulièrement fermés ou obstrués) rendent la rupture de charge encore plus longue... avant un trajet en métro qui est devenu une véritable épreuve. Le soir, ce qui peu à peu devient un drame recommence dans une atmosphère où l'irritation gagne le personnel, inconscient des brimades qu'involontairement il impose, et les voyageurs excédés. A une époque où l'on traite si volontiers des loisirs, cette situation ne peut se prolonger. L'augmentation des tarifs dont il est question en 1970 alourdira encore le climat, si une amélioration ne correspond pas. Certains aménagements ont été mis au point, d'autres sont annoncés, des lignes nouvelles de métro sont en cours de réalisation ; mais il faut informer l'opinion et la consulter. Il est courant d'affirmer que les Parisiens ne veulent pas payer leurs transports. C'est un mythe qui est la conséquence de la politique tarifaire timorée menée par tous les gouvernements depuis que l'Etat a pris la responsabilité de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. de banlieue. C'est aussi le résultat de la propagande démagogique de certains qui, prétendant parler au nom des utilisateurs, s'opposent à toutes les réformes auxquelles le personnel, toujours inquiet devant les améliorations techniques, s'associerait si lui aussi était informé et consulté. Il lui demande également si un sondage d'opinion ne pourrait pas être organisé par son département en accord avec le comité interministériel pour l'information (qui a des crédits à cet effet) pour interroger la population sur les tarifs qu'elle accepterait de payer pour être transportée de façon décente sinon confortable. A quoi sert en effet de voir la durée du travail diminuer si cette amélioration du niveau de vie due aux lois sociales est sacrifiée dans d'interminables transports, difficiles lorsqu'on circule en voiture, mais insupportables lorsqu'on utilise les transports en commun. Les résultats d'une telle enquête permettraient de définir une politique ambitieuse, moderne, à laquelle seraient associés les utilisateurs, le personnel quel que soit son grade et une lueur d'espoir permettrait à la population de supporter les trois ou quatre années nécessaires à sa réalisation. On éviterait en outre les projets conçus par les services qui décident en fonction de desseins qui restent sans rapport avec les moyens dont disposent les collectivités locales et les services, desseins qui ne tiennent pas compte des exigences élémentaires et justifiées des usagers.

8531. — 13 novembre 1969. — **M. Robert Ballanger** appelle l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les conditions dans lesquelles une émission de la radio-télévision scolaire qui devait être diffusée le 5 novembre 1969 a été interdite trois heures avant le passage sur les antennes par ordre de la direction générale de l'O. R. T. F. L'institut pédagogique national, producteur de l'émission et responsable des programmes scolaires, n'a pas été informé de cette décision et aucune explication n'a été donnée depuis lors par l'O. R. T. F. Il lui demande quelles mesures il compte prendre : 1° pour faire rapporter la censure frappant l'émission ; 2° pour garantir aux seules instances pédagogiques, dépendant de son ministère, l'exercice des droits qui leur appartiennent et des responsabilités qui leur incombent dans le respect du principe de la laïcité.

8532. — 13 novembre 1969. — **M. Destremau**, se référant aux réponses faites les 2 mars 1968 et 25 octobre 1969 aux questions écrites n°s 5789 et 7531 qu'il avait posées les 15 décembre 1967 et 27 septembre 1969, expose à **M. le Premier ministre (fonction publique et réformes administratives)** que le classement de la commune de Bois-d'Arcy en zone de salaires n° 1 désavantage singulièrement les salariés du secteur public résidant sur son territoire par rapport aux fonctionnaires de l'Etat et des collectivités publiques habitant les communes environnantes, toutes classées en zone 2. Il lui demande à quelles dates seront connus les résultats de l'étude entreprise par ses services et portant sur le programme d'aménagement du classement de certaines communes dans les zones de l'indemnité de résidence.

8533. — 13 novembre 1969. — **M. Bolo** expose à **M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population** que la disposition de l'article 6 du livre II du code du travail, qui prévoit que : « Dans les établissements industriels, commerciaux, artisanaux et coopératifs ou dans leurs dépendances, de quelque nature qu'ils soient, publics ou privés, laïques ou religieux, même s'ils ont un caractère d'enseigne-

ment professionnel ou de bienfaisance, y compris les établissements publics hospitaliers et les asiles d'aliénés, la durée du travail effectif des ouvriers et employés de l'un ou de l'autre sexe et de tout âge ne peut excéder quarante heures par semaine », n'est pas respectée dans ses équivalences. N' les grands magasins, ni les établissements hospitaliers, ni les autres professions visées par ce texte ne l'appliquent, ni, en particulier, les sociétés de surveillance privées. Il lui demande s'il ne serait pas utile que ce texte soit révisé afin qu'il soit fait une juste application de son principe.

8535. — 13 novembre 1969. — **M. Andrieux** demande à **M. le ministre de l'équipement et du logement** quelles mesures il compte prendre pour faire bénéficier les ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées des décisions prises par le groupe de travail en ce qui concerne la réduction du temps de travail hebdomadaire, étant donné que le groupe de travail avait prévu la réduction de 46 h 30 à 45 heures à compter du 1^{er} octobre 1968 et la réduction à compter du 1^{er} janvier 1969 de 45 heures à 44 heures, ce qui est actuellement la durée hebdomadaire de travail à laquelle sont astreints les A. T. P. de l'Etat qui travaillent sur les mêmes chantiers.

8536. — 13 novembre 1969. — **M. Andrieux** demande à **M. le ministre de l'équipement et du logement** quelles mesures il compte prendre pour faire bénéficier les ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées des décisions prises par le groupe de travail en ce qui concerne la réduction du temps de travail hebdomadaire, étant donné que le groupe de travail avait prévu la réduction de 46 h 30 à 45 heures à compter du 1^{er} octobre 1968 et la réduction à compter du 1^{er} janvier 1969 de 45 heures à 44 heures, ce qui est actuellement la durée hebdomadaire de travail à laquelle sont astreints les A. T. P. de l'Etat qui travaillent sur les mêmes chantiers.

8537. — 13 novembre 1969. — **M. Andrieux** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que, dans un certain nombre de réponses à des questions écrites, il invoquait la complexité des corps de métiers existants chez les ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées pour justifier l'impossibilité de leur attribuer un salaire indiciaire. Or, la circulaire du 12 août 1965 prévoyait que ces ouvriers doivent être polyvalents et sont classés de ce fait en quatre catégories : O. Q. 1, O. Q. A, O. Q. E et O. H. Q., dont les homologues existent dans la fonction publique. Dans ces conditions il lui demande quelles mesures sont envisagées pour appliquer les conclusions du groupe de travail qui avait conclu à l'attribution à ces personnels d'un salaire indiciaire.

8538. — 13 novembre 1969. — **M. Andrieux** expose à **M. le ministre de l'équipement et du logement** que, dans un certain nombre de réponses à des questions écrites, il invoquait la complexité des corps de métiers existants chez les ouvriers des parcs et ateliers des ponts et chaussées pour justifier l'impossibilité de leur attribuer un salaire indiciaire. Or, la circulaire du 12 août 1965 prévoyait que ces ouvriers doivent être polyvalents et sont classés de ce fait en quatre catégories : O. Q. 1, O. Q. 2, O. Q. 3 et O. H. Q., dont les homologues existent dans la fonction publique. Dans ces conditions il lui demande quelles mesures sont envisagées pour appliquer les conclusions du groupe de travail qui avait conclu à l'attribution à ces personnels d'un salaire indiciaire.

8539. — 13 novembre 1969. — **M. Berthelot** rappelle à **M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population** que la loi relative à l'exercice du droit syndical dans les entreprises a été adoptée par le Parlement selon les engagements pris lors de la conclusion du protocole d'accord de Grenelle le 28 mai 1968. Cette loi fixe entre autres un ensemble de règles qui en protègent l'exercice dans les entreprises où elle est appelée à s'appliquer. Or, dans quelques entreprises de Saint-Denis, sous des prétextes fallacieux, des menaces de licenciement et de mise à pied pèsent sur des représentants syndicaux. A la suite d'une grève, 124 travailleurs d'une usine de Saint-Denis viennent d'être licenciés. Considérant que ce sont des atteintes portées contre le droit de grève et le libre exercice du droit syndical dans l'entreprise, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire appliquer la loi.

8540. — 13 novembre 1969. — **M. Berthelot** rappelle à **M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population**, que **M. le secrétaire d'Etat** a récemment déclaré que le budget de la formation professionnelle serait augmenté et que de nouvelles sections de

formation professionnelle seraient créées spécialement dans le secteur tertiaire et pour les métiers féminins. Un projet de licenciement collectif est en cours dans une usine de Saint-Denis. Il concerne environ 300 personnes dont une forte proportion de femmes. Etant donné les nombreuses fermetures d'usines dans la région parisienne, on est en droit de craindre que ces travailleuses ne rencontrent d'énormes difficultés à trouver un emploi correspondant. En conséquence, il lui demande quelles mesures sont envisagées pour la conversion de ce personnel féminin, ainsi que le montant des rémunérations qui leur seraient allouées (dans le cas d'éventuelles demandes).

8541. — 13 novembre 1969. — **M. Roucaute** attire l'attention de **M. le ministre du développement industriel et scientifique** sur les difficultés de plus en plus grandes qu'éprouvent les automobilistes à se procurer des pneumatiques de remplacement. Les négociants ne reçoivent, pour la plupart d'entre eux, que 20 p. 100 de la dotation mensuelle qui leur est habituellement nécessaire. Il lui demande quelles sont les causes de cette pénurie et dans quels délais le marché des pneumatiques et des chambres à air sera de nouveau normalement approvisionné.

8542. — 13 novembre 1969. — **M. Lainé** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que les instituteurs se trouvent, à compter de la date de leur titularisation, rattachés à un département dont ils dépendent entièrement. Il lui demande s'il n'estime pas nécessaire que soit supprimé le régime de la procédure des *examens* qui leur est actuellement applicable afin que les intéressés puissent faire plus facilement l'objet d'une mutation sur l'ensemble du territoire métropolitain, comme c'est le cas pour tous les membres de la fonction publique.

8543. — 13 novembre 1969. — **M. Brocard** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que les étudiants de première et deuxième année de philosophie au centre Censier constatent que les professeurs sont en nombre très largement insuffisant pour assurer les cours de cette discipline; en effet, à la date du 12 novembre 1969, trois professeurs sur cinq n'ont pas été encore nommés, ce qui entraîne l'arrêt des travaux pratiques et empêche que les cours ne commencent, les professeurs estimant ne pouvoir prendre la responsabilité de cours et travaux pratiques ne s'adressant qu'à une petite partie des étudiants inscrits. Il lui demande quelles mesures d'urgence il compte prendre pour éviter que ces étudiants ne perdent leur année universitaire.

8544. — 13 novembre 1969. — **M. Arnould** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** que selon la législation actuelle les prestations familiales sont attribuées aux parents des apprentis âgés de moins de dix-huit ans. Il attire son attention sur le fait que très souvent des jeunes gens ne touchent à cet âge, en raison de la prolongation de la scolarité, qu'une rémunération inférieure au salaire moyen servant de base au calcul de ces prestations et il lui demande s'il n'estime pas que, dans des cas de ce genre, il serait nécessaire que le régime des prestations familiales soit prolongé aussi longtemps que les intéressés ne touchent pas un salaire supérieur au minimum fixé par les textes en vigueur.

8545. — 13 novembre 1969. — **M. Delorme** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation des bibliothèques et sous-bibliothèques des bibliothèques de l'enseignement supérieur et établissements de recherche. Chargés de guider, conseiller oralement des étudiants de l'enseignement supérieur, d'assurer des tâches de surveillance, d'établir des programmes d'acquisitions d'ouvrages en étroite collaboration avec les professeurs, ils doivent posséder des connaissances étendues pour faire face aux problèmes complexes que posent l'information et la documentation bibliographique. Véritables adjoints d'enseignement, ils sont tenus à un recyclage permanent. Cette remise à jour constante de leurs connaissances, ils ne peuvent l'acquérir le plus souvent qu'en dehors de leur travail quotidien. Or, leurs statuts ne prévoient ni maxima hebdomadaire de service, ni durée de leurs congés aux différents congés universitaires. Aussi, en l'absence de toute réglementation, ceux-ci varient d'une bibliothèque à une autre. Par contre, bien qu'ils ne possèdent ni leurs diplômes, ni leur qualification attestée par une formation professionnelle et des concours très sélectifs, les instructeurs affectés dans les C. E. S. ou C. E. G. appelés à des tâches de surveillance ou à s'occuper des bibliothèques de ces établissements, ont un horaire hebdomadaire de trente-deux heures, un droit aux petits congés

et aux grandes vacances scolaires ; pour ces derniers, une permanence de deux semaines peut leur être demandée (circulaire n° 1V-V 69-79 du 12 février 1969, *Bulletin officiel* n° 8 du 20 février 1969). Il lui demande : 1° si les bibliothécaires et sous-bibliothécaires en fonctions dans les bibliothèques de l'enseignement supérieur et établissements de recherche doivent bénéficier des mêmes horaires hebdomadaires et congés que les personnels des bibliothèques de C. E. S. ou C. E. G. ; 2° si un horaire hebdomadaire plus favorable doit leur être appliqué, ce qui paraîtrait logique et quel est cet horaire ; 3° quels sont les horaires hebdomadaires et les droits aux différents congés du personnel auxiliaire, bibliothécaires ou documentalistes des lycées ; 4° quels sont, en définitive, les horaires hebdomadaires et les droits aux différents congés des bibliothécaires et sous-bibliothécaires des bibliothèques de l'enseignement supérieur et établissements de recherche.

8546. — 13 novembre 1969. — **M. Pic** rappelle à **M. le ministre du développement industriel et scientifique** l'inquiétude croissante et justifiée qui se développe dans le personnel des chercheurs, techniciens et agents du C. E. A., inquiétude dont il a été fait état lors de la discussion du budget de son ministère et qui se traduit par des mouvements accrus de protestation et de grèves ; il lui rappelle qu'il a dû convenir le 6 novembre dernier à l'Assemblée nationale « qu'une certaine régression des effectifs doit être considérée » et qu'il a estimé que cette régression « peut être traitée de façon satisfaisante avec le ministre du Plan et de l'aménagement du territoire ». Il lui demande quelles mesures il compte proposer d'urgence au Gouvernement, pour que soient rapidement annihilés les effets néfastes de déplanification et d'abandon de projets antérieurement prévus pour le C. E. A. et pour que soit définie une politique globale et cohérente dans le domaine nucléaire, qui permette à notre pays de soutenir la concurrence étrangère et de conquérir des marchés extérieurs ; s'agissant plus spécialement de Pierrelatte, il lui demande s'il compte intervenir, comme les élus locaux, le conseil général et l'administration départementale le font depuis longtemps, pour que cette région soit l'objet d'un rapide reclassement dans la carte des aides au développement industriel, afin qu'elle puisse, avant qu'il ne soit trop tard pour les travailleurs du C. E. A., attirer et recevoir les implantations industrielles indispensables pour éviter une très grave crise sociale.

8547. — 13 novembre 1969. — **M. Alduy** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** s'il peut lui préciser comment doit être rédigé l'imprimé n° 3514-CA 3 dans le cas assez fréquent d'une facturation relative à une livraison effectuée le mois précédent (exemple, facture datée du 25 août 1969 concernant une livraison du 10 juillet 1969) et si la déduction doit être opérée sur la déclaration CA 3 du mois d'août (ligne g) ou sur la déclaration du mois de septembre (ligne h). Il lui demande également quelles sanctions seraient encourues par un contribuable de bonne foi qui grouperait sur la ligne g les déductions à inscrire aux lignes g et F, et si les déductions inscrites à tort à la ligne g seraient considérées comme des déductions omises pour bénéficier de la compensation prévue par l'article 1649 quinquièmes C du C. G. I.

8548. — 13 novembre 1969. — **M. Alduy** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'en droit strict, le fait générateur de la T. V. A. est constitué par la livraison des marchandises en ce qui concerne les ventes. Il lui demande s'il peut lui confirmer qu'il résulte de l'article 19 du décret n° 67-93 du 1^{er} février 1967 que la déduction de la taxe qui a grevé les éléments d'une opération taxable ne peut être opérée que dans la mesure où elle figure sur une facture d'achat.

8549. — 13 novembre 1969. — **M. Alduy** rappelle à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** qu'une majoration spéciale de 20 p. 100 de la pension d'un certain nombre de déportés politiques a été décidée en 1968, et qu'elle a été portée à 35 p. 100 en 1969. Ces mesures ont bénéficié seulement à 2.500 déportés politiques sur les quelque 12.000 survivants et ne répondent nullement à l'attente de l'ensemble des déportés et internés. Constatant que le projet de budget des anciens combattants et victimes de guerre pour 1970 ne contient aucune mesure complémentaire, ni aucune disposition susceptible de régler la parité des pensions des déportés politiques avec celles des déportés résistants, il lui demande également s'il pourrait envisager : 1° la présomption d'origine sans condition de délai pour les infirmités (maladies ou blessures) rattachables aux conditions générales de l'arrestation et de l'internement ; 2° l'assimilation des maladies et blessures à une blessure unique pour le bénéfice des degrés de « suspension » et des allocations aux grands mutilés ou grands invalides.

REPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES CULTURELLES

7562. — **M. Dupuy** demande à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles** : 1° les raisons pour lesquelles les organisations professionnelles, contrairement au protocole du 7 juin 1968, n'ont pas eu communication des projets de réforme des théâtres nationaux alors que la presse vient d'en révéler les grands traits caractérisés par une grande réduction des moyens dont disposent les scènes nationales. 2° S'il entend recevoir très prochainement les délégués des personnels comme l'a réclamé à plusieurs reprises la fédération nationale du syndicat du spectacle C. G. T. (Question du 27 septembre 1969).

Réponse. — 1° Les dispositions du protocole signé le 7 juin 1968 concernaient, en premier lieu, le rapport établi par M. Jean Vilar à la suite de la mission d'étude qu'il avait effectuée à la Réunion des théâtres lyriques nationaux. Ce rapport n'ayant pas eu de suite, le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles a jugé inutile de le communiquer aux représentants syndicaux et aux délégués du personnel. En ce qui concerne les grandes lignes du projet de réforme retenu pour la Réunion des théâtres lyriques nationaux, celles-ci n'ont pas encore été portées à la connaissance des organisations professionnelles car il était auparavant nécessaire de nommer le nouvel administrateur et son équipe de directeurs artistiques. Il convient d'ailleurs de noter que ce ne sont pas les grandes lignes de la réforme qui ont été évoquées dans la presse par le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles mais des objectifs vitaux que l'actuelle organisation du travail à la Réunion des théâtres lyriques nationaux ne permet pas d'atteindre. L'existence même de l'Opéra et de l'Opéra Comique dépend de la mutation des objectifs et des principes d'exploitation de la Réunion des théâtres lyriques nationaux. 2° Les contacts et les échanges de vues entre les délégués du personnel de la Réunion des théâtres lyriques nationaux et les représentants syndicaux d'une part, et le ministre des affaires culturelles d'autre part, qui avaient été interrompus pendant la période des vacances, ont repris dès la rentrée. C'est ainsi que le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles a reçu personnellement, le 14 octobre, les représentants de la fédération nationale du spectacle venus l'entretenir des problèmes de leur profession, et notamment de la réforme de la Réunion des théâtres lyriques nationaux. Par ailleurs les représentants des organismes professionnels ont été reçus le mardi 30 septembre par le chef du service de la musique, de l'art lyrique et de la danse. La commission de conciliation de la Réunion des théâtres lyriques nationaux s'est réunie le 7 octobre sous la présidence du directeur des spectacles, de la musique et des lettres ; d'autres réunions de cet organisme sont prévues dans le courant d'octobre. Enfin il est envisagé de convoquer la commission plénière de la Réunion des théâtres lyriques nationaux pour les premiers jours de décembre.

8026. — **M. Tomasini** rappelle à **M. le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles** que la législation relative aux fouilles archéologiques est particulièrement libérale puisqu'elle prévoit que les objets découverts appartiennent pour moitié au propriétaire du terrain et pour moitié à l'inventeur, si bien que beaucoup d'entre eux ne vont pas enrichir les collections publiques. Il lui demande s'il n'estime pas qu'il conviendrait d'envisager éventuellement une modification de la loi sur ce point et en tout état de cause de réserver strictement les subventions de l'Etat et des collectivités locales aux seuls chercheurs qui s'engagent à verser les objets découverts à un fonds public. (Question du 17 octobre 1969.)

Réponse. — Les articles 11 et 16 de la loi validée du 27 septembre 1941 se réfèrent aux dispositions de l'article 716 du code civil, en matière de propriété des trouvailles de caractère mobilier faites sur les terrains n'appartenant pas à l'Etat. Un droit de revendication reste toutefois possible moyennant indemnité, sauf en ce qui concerne les pièces de monnaies ou objets en métaux précieux sans caractère artistique. Une réforme de ces dispositions, comme le suggère l'honorable parlementaire, serait souhaitable sans aboutir nécessairement à l'appropriation pure et simple par l'Etat des objets archéologiques. Il est toujours demandé aux titulaires d'une autorisation de fouilles de prendre un engagement formel quant à la destination des objets et il est rare, lorsqu'il s'agit de fouilles subventionnées, que les objets soient soustraits aux collections publiques. Le véritable danger est représenté par les activités des trop nombreux fouilleurs clandestins qui se livrent souvent au négoce des objets recueillis et contre lesquels les poursuites entreprises ne sont pas toujours pleinement efficaces.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

3989. — M. Nilès demande à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre s'il peut lui faire connaître, en ce qui concerne la région parisienne et par département (Paris, Yvelines, Essonne, Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Val-d'Oise) : 1° si le service départemental de l'office national est en mesure de fonctionner normalement ; 2° si le conseil d'administration est définitivement constitué ; 3° si les commissions spécialisées ont été mises en place ; 4° si un calendrier des séances de ces organismes a été établi et le cas échéant quelles sont les dates retenues ; 5° s'il est pourvu d'un local suffisant et si celui-ci est aménagé définitivement ou provisoirement ; 6° quels sont par chapitre les crédits qui lui sont affectés ; 7° quel est l'effectif en personnel administratif actuel et prévu. (Question du 15 février 1969.)

Réponse. — Les renseignements demandés par l'honorable parlementaire sont fournis ci-après : 1° les services départementaux de la région parisienne fonctionnent normalement. 2° Les conseils départementaux ont été constitués comme suit : Paris, par arrêté en date du 31 décembre 1968 ; Yvelines, par arrêté en date du 31 décembre 1968 ; Essonne, par arrêté en date du 8 octobre 1968 ; Hauts-de-Seine, par arrêté en date du 22 décembre 1968 ; Seine-Saint-Denis, par arrêté en date du 26 novembre 1968 ; Val-de-Marne, par arrêté en date du 29 janvier 1969 ; Val-d'Oise, par arrêté en date du 10 décembre 1968. 3° Les commissions spécialisées ont été mises en place à la première réunion du conseil départemental, à savoir : Paris, le 27 janvier 1969 ; Yvelines, le 27 janvier 1969 ; Essonne, le 18 décembre 1968 ; Hauts-de-Seine, le 22 janvier 1969 ; Seine-Saint-Denis, le 27 janvier 1969 ; Val-de-Marne, le 7 mars 1969 ; Val-d'Oise, le 16 janvier 1969. 4° Le rythme de réunion de ces organismes est le suivant : Paris, tous les quinze jours ; Yvelines, tous les mois (en principe le quatrième jeudi) ; Essonne, tous les mois (en général, au cours de la deuxième semaine) ; Hauts-de-Seine, tous les mois (en principe, dans le courant de la dernière semaine) ; Seine-Saint-Denis, tous les quinze jours ; Val-de-Marne, en principe toutes les trois semaines ; Val-d'Oise, tous les quinze jours. 5° Les services départementaux sont pourvus de locaux suffisants et ceux-ci sont aménagés soit définitivement, soit provisoirement dans les conditions suivantes : a) le service de Paris est installé définitivement, de façon satisfaisante, 105, rue Réaumur, à Paris (2^e), dans un immeuble appartenant à l'office national des anciens combattants et victimes de guerre ; b) le service départemental des Yvelines est installé définitivement, en location, de façon satisfaisante, dans un immeuble, sis 2, rue d'Anjou, à Versailles ; c) le service départemental de l'Essonne est installé définitivement, en location, 29, rue de la Poterie, à Corbeil-Essonnes, dans un local suffisant ; d) le service départemental des Hauts-de-Seine est installé provisoirement dans un immeuble, sis 105, rue Réaumur, à Paris (2^e), appartenant à l'office national des anciens combattants et victimes de guerre, mais un immeuble a été acquis à Nanterre, où ce service va pouvoir s'installer prochainement, dans des conditions satisfaisantes ; e) le service départemental de la Seine-Saint-Denis, qui dispose d'une « antenne » à la préfecture de la Seine-Saint-Denis, est installé provisoirement dans un immeuble, sis 105, rue Réaumur, à Paris (2^e), appartenant à l'office national des anciens combattants et victimes de guerre, mais des pourparlers sont actuellement en cours pour l'acquisition de locaux dans le département de la Seine-Saint-Denis, destinés à abriter ce service définitivement et dans les conditions satisfaisantes ; f) le service départemental du Val-de-Marne est installé définitivement, en location, 23 et 25, avenue Pierre-Brossolette, à Créteil, dans un local suffisant ; g) le service départemental du Val-d'Oise est installé définitivement au centre administratif de Pontoise dans des conditions actuellement satisfaisantes. 6° Les crédits délégués au 30 septembre 1969 aux services départementaux de la région figurent dans le tableau ci-après :

DÉPARTEMENTS	CRÉDITS de fonctionnement (1).	CRÉDITS SOCIAUX
Paris	56.187	1.655.758
Yvelines	27.950	415.467
Essonne	22.973	325.834
Hauts-de-Seine	16.735	604.762
Seine-Saint-Denis	17.760	600.746
Val-de-Marne	19.037	431.035
Val-d'Oise	8.945	269.950

(1) Non compris les dépenses de personnel payées directement par le service central de l'office national.

7° A la date du 1^{er} octobre 1969, l'effectif en personnel administratif actuel et prévu des nouveaux services de la région parisienne se répartit comme suit :

DÉPARTEMENTS	EFFECTIFS en fonctions.	EFFECTIF PRÉVU
Paris	45	40
Yvelines	19	18
Essonne	10	10
Hauts-de-Seine	14	19
Seine-Saint-Denis	13	18
Val-de-Marne	13	16
Val-d'Oise	9	10

ECONOMIE ET FINANCES

5051. — M. Edouard Charrot rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances que dans la réponse faite à la question écrite n° 6634 (*Journal officiel*, Débats Sénat, du 19 avril 1967, p. 168) il a indiqué que « lorsqu'ils sont échelonnés sur une période suffisamment longue, les versements consécutifs au rachat de cotisations d'assurance vieillesse du régime commercial ou artisanal revêtent le caractère de charges normales à retenir pour la détermination du bénéfice forfaitaire et sont, de ce fait, exclus des charges déductibles du revenu global ». Il lui demande : 1° si, par identité de motifs, cette réponse s'applique également aux membres des professions non commerciales qui procèdent à des rachats de cotisations d'assurance vieillesse ; 2° ce qu'il convient d'entendre par « période suffisamment longue » et, en l'occurrence, si un chirurgien dentiste se libérant en un peu moins de cinq ans du coût de ce rachat peut déduire de son revenu global les sommes ainsi versées ; 3° s'il était répondu négativement à la deuxième question, sur quelle durée maximum devrait s'étaler le rachat. (Question du 29 mars 1969.)

Réponse. — 1° à 3° Les règles applicables aux commerçants et artisans soumis au régime du forfait découlent de la définition du bénéfice forfaitaire qui, conformément aux dispositions du premier alinéa de l'article 51 du code général des impôts, doit correspondre au bénéfice que l'entreprise peut produire normalement. Elles ne sauraient donc être appliquées aux bénéficiaires des professions non commerciales pour lesquels le bénéfice imposable est constitué, aux termes de l'article 93-1 du code précité, par l'excédent des recettes totales sur les dépenses nécessitées par l'exercice de la profession, quel que soit d'ailleurs le régime d'imposition (évaluation administrative ou déclaration contrôlée). Les versements effectués par les membres des professions non commerciales au titre du rachat des points de retraite d'un régime d'assurance vieillesse obligatoire ou complémentaire obligatoire institué dans le cadre des articles 13 et 14 (1^{er} alinéa) de la loi n° 48-101 du 17 janvier 1948 sont admis, dans les mêmes conditions que les cotisations proprement dites, en déduction des revenus professionnels de ces contribuables pour l'établissement de l'impôt sur le revenu des personnes physiques.

6924. — M. Buot rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances qu'en vertu de l'article 196 du code général des impôts sont considérées comme étant à la charge du contribuable imposable à l'I.R.P.P. s'ils n'ont pas de revenus distincts de celui-ci, ses enfants âgés de moins de vingt-cinq ans, s'ils poursuivent leurs études. Il en est de même de ceux qui accomplissent leur service militaire légal, même s'ils ont plus de vingt-cinq ans. Un étudiant sursitaire jusqu'à vingt-cinq ans, appelé à cet âge pour effectuer des obligations militaires légales, est donc fiscalement à charge de son père jusqu'à plus de vingt-six ans. Il lui expose qu'il n'en est pas de même dans une situation qui est relativement fréquente : un étudiant ayant interrompu entre vingt et vingt-cinq ans ses études en raison de la résiliation de son sursis et appelé pendant deux ans à participer aux opérations de maintien de l'ordre en Algérie, s'il poursuit ensuite ses études au-delà de vingt-cinq ans, n'est pas considéré comme étant à charge. Il semblerait normal, cependant, que l'article 196 précité soit interprété de telle sorte que l'âge de vingt-cinq ans retenu pour les étudiants soit prolongé de la durée du service militaire légal, lorsque celui-ci a été effectué avant vingt-cinq ans et que les études de l'intéressé n'ont pas connu d'autre interruption que celle résultant de ce service. Il lui demande de lui faire connaître sa position en ce qui concerne cette suggestion. (Question du 2 août 1969.)

Réponse. — Les termes impératifs du texte légal rappelé par l'honorable parlementaire s'opposent, malgré tout l'intérêt qui

a'attache à la situation des contribuables visés dans la question posée, à ce que les jeunes gens qui ont provisoirement suspendu leurs études pour satisfaire à leurs obligations militaires et qui, de ce fait, ne les termineront qu'après l'âge de vingt-cinq ans, puissent être considérés, après leur libération, comme étant encore à la charge du chef de famille pour une durée égale à celle du temps passé par eux sous les drapeaux.

7173. — Mme Aymé de la Chevrellière appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur le problème d'arrachage et de replantation des vignes dans le cas de communes faisant l'objet d'opérations de remembrement. Elle lui expose à cet égard qu'aux termes de l'article 93 du code du vin (décret du 1^{er} décembre 1936) des surfaces de vignes de 25 ares peuvent être plantées pour la consommation familiale de l'exploitant. Il apparaît en conséquence qu'en cas de cession de ces surfaces de vignes, cession opérée dans le cadre d'une opération de remembrement, l'exploitant peut procéder à une plantation anticipée de vignes de remplacement, compte tenu du délai important de non-production s'écoulant entre la cession, et l'arrachage corrélatif des vignes, et la production des nouveaux plants. Elle lui rappelle que ce problème ayant été soulevé, il y a maintenant deux ans, par M. Hauret, sous forme de question écrite, la réponse apportée par les services de son département (question n° 18029, réponse au *Journal officiel*, débats A. N., du 16 juillet 1967) faisait état de la mise à l'étude par le ministère de l'agriculture d'un texte législatif destiné à permettre l'arrachage différé des plants anciens jusqu'à la production des nouvelles plantations. Or, à ce jour, aucun dépôt en ce sens ne semble avoir été effectué et c'est pourquoi elle lui demande de bien vouloir lui préciser les raisons du retard constaté dans la transmission du projet de loi envisagé et s'il n'estime pas devoir saisir son collègue de l'agriculture afin de hâter la mise au point de ce texte. Elle lui demande enfin s'il peut lui indiquer dès à présent, et dans l'attente de la publication du texte législatif en cours d'élaboration, s'il n'estime pas devoir donner à ses services toutes instructions utiles destinées à apporter une solution transitoire aux problèmes d'arrachage et de replantation des vignes dans les communes où une action de remembrement est actuellement en cours. (Question du 30 août 1969.)

Réponse. — Ainsi qu'il a été indiqué dans la réponse à la question écrite n° 18029 posée le 26 février 1966 par M. Hauret, un projet de décret qui prévoyait, outre des plantations anticipées pour le remplacement des cépages tolérés, la possibilité de telles plantations pour les viticulteurs qui, dans le cadre d'opérations de remembrement, reçoivent des terres nues en échange de parcelles plantées en vignes, a été préparé en commun par les services du département et ceux du ministère de l'agriculture. Mais le Conseil d'Etat, lors de l'examen de ce texte, en a disjoint les dispositions concernant les plantations anticipées dans les périmètres à remembrer, au motif que ces dispositions portaient atteinte au droit de propriété et que, dès lors, elles ne pouvaient pas être prises par la voie réglementaire. Pour recevoir satisfaction, les viticulteurs qui planteraient par anticipation devraient en effet, jusqu'à l'entrée en production de leurs nouvelles plantations, continuer à bénéficier de la récolte des vignes qu'ils auraient cédées et, par suite, conserver la jouissance de ces vignes. Les personnes qui recevraient lesdites vignes ne pourraient donc par voie de conséquence et pendant le même laps de temps ni en disposer librement ni en recueillir les fruits. Le versement d'une indemnité par le viticulteur ayant planté par anticipation paraît alors être le seul moyen de compenser cette privation de jouissance. Mais indépendamment des sources de conflits qui ne manqueraient pas de naître quant à la fixation de son montant, il est bien évident qu'une telle indemnité enlèverait tout intérêt aux plantations anticipées dans les périmètres à remembrer et rendrait sans portée pratique un texte autorisant ces plantations. Dans ces conditions, il n'est pas possible d'autoriser, même à titre transitoire, des plantations anticipées dans les zones à remembrer.

7250. — M. Capelle expose à M. le ministre de l'économie et des finances que, dans son département, un certain nombre de demeures paysannes en ruines ont été transformées par leurs acquéreurs en résidences de vacances. Ces initiatives, dont chacun se félicite, entraînent, pour les communes rurales, la remise en état et l'entretien de chemins assurant la desserte des maisons. Les impôts payés par leurs habitants saisonniers, qui n'exercent aucune activité locale, sont sans commune mesure avec les dépenses ainsi mises à la charge des communes. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'instituer, au profit du budget communal, une taxe de desserte qui frapperait les résidences secondaires. (Question du 13 septembre 1969.)

Réponse. — Dès lors que les propriétaires de résidences secondaires participent au financement des dépenses de voirie communale soit sous la forme de centimes additionnels à la contribution mobi-

lière et à la contribution foncière, soit par le versement de la taxe des prestations ou de la taxe de voirie, l'institution d'une taxe spécifique à la charge des intéressés serait privée de justification. La mesure proposée par l'honorable parlementaire n'est pas, en conséquence, susceptible d'être envisagée.

7365. — M. Rossi expose à M. le ministre de l'économie et des finances qu'en vertu de l'article 1490 du code général des impôts, les commerçants détaillants ayant un magasin à raison duquel ils sont assujettis aux droits de patente correspondant à l'activité exercée et qui effectuent également des tournées de commune en commune, en transportant des marchandises faisant l'objet de leur commerce, sont tenus d'avoir une patente personnelle de marchand forain, dès lors qu'il s'agit d'un transport de marchandises en vue de les proposer à la vente, et non pas seulement pour les livrer et en encaisser le prix. La même obligation incombe à toute personne qui, en qualité de simple salarié, effectue des tournées de vente pour le compte d'un commerçant. Dans le cas d'un commerçant forain n'ayant aucun établissement fixe, ce mode d'imposition ne présente pas de difficultés. Mais, lorsqu'il s'agit d'un commerçant sédentaire, l'obligation d'une patente « personnelle » soulève, dans certains cas, des problèmes particuliers et l'intéressé peut se trouver, malgré lui, placé dans une situation irrégulière. Si les tournées sont faites, en règle générale, par le commerçant lui-même, celui-ci est obligé, en cas de maladie, de se faire remplacer par un salarié qui, bien souvent, n'a pas d'autre patente que celle de son employeur. Si les tournées sont habituellement effectuées par un salarié, pendant la période des congés payés ou en cas de maladie de l'intéressé, la personne qui le remplace n'a pas de patente personnelle, et n'est donc pas en situation régulière. Il arrive également qu'un commerçant soit obligé, une ou plusieurs fois en cours d'année, de remplacer le vendeur qui effectue les tournées. Il se trouve alors contraint de payer une patente pour chacun de ses employés successifs. Pour mettre fin à ces difficultés, il pourrait être envisagé, semble-t-il, d'établir la patente, non pas au nom d'une personne, mais en fonction du véhicule qui sert à faire les tournées, avec mention du numéro d'immatriculation de ce véhicule. Il lui demande s'il peut lui préciser quelle solution il envisage d'adopter pour mettre fin aux difficultés signalées ci-dessus. (Question du 16 septembre 1969.)

Réponse. — Ainsi que le rappelle l'honorable parlementaire, conformément aux dispositions de l'article 1490 du code général des impôts, toute personne transportant des marchandises de commune en commune, lors même qu'elle vend pour le compte de marchands ou de fabricants, est tenue d'avoir une patente personnelle de marchand forain. Cette patente, qui doit d'ailleurs comporter le signalement de son titulaire, ne peut donc être établie qu'au nom de la personne transportant les marchandises pour les vendre. Toutefois, afin de remédier aux difficultés d'application des dispositions susvisées, lorsqu'une entreprise de vente ou de fabrication substitue en cours d'année à son préposé personnellement patentable un nouveau collaborateur, il est admis que la patente de marchand forain peut être libellée sous le nom du vendeur suivi de la désignation de l'entreprise elle-même. Dans ce cas, le nom porté sur la matrice de patente est celui du vendeur en fonctions au 1^{er} janvier de l'année de l'imposition ou celui du premier vendeur chargé en cours d'année d'effectuer une nouvelle tournée pour le compte de l'entreprise. Mais cette désignation peut être modifiée en cas de changement de vendeur. A cet effet, la formule couleur rose accompagnant l'avertissement de patente ou, le cas échéant, la formule de patente par anticipation doit être remise à la direction des services fiscaux qui en fait immédiatement l'échange contre une autre formule portant le nom du nouveau vendeur. Ces mesures répondent donc, pour une large part, aux préoccupations exprimées dans la question. Quant aux difficultés soulevées par les changements imprévisibles et temporaires des vendeurs personnellement patentés, il ne pourra y être remédié que dans le cadre d'une réforme d'ensemble du régime d'imposition des commerçants non sédentaires à la contribution des patentes. Cette réforme a été mise à l'étude.

7366. — M. Jacques Barrot expose à M. le ministre de l'économie et des finances qu'en vertu de l'article 766 bis du code général des impôts est réputé, au point de vue fiscal, faire partie de la succession du vendeur tout fonds agricole acquis avec le bénéfice des avantages fiscaux prévus à l'article 1373 series B dudit code, dans les cinq ans ayant précédé son décès, par l'un de ses héritiers présomptifs. Lorsque l'acquisition est intervenue pour le compte d'une communauté conjugale, l'administration admet que la présomption de propriété édictée par l'article susvisé n'est susceptible d'atteindre que la quote-part acquise par l'époux visé par la présomption, soit la moitié des biens acquis. Cependant, avant la mise en vigueur de la loi n° 65-570 du 13 juillet 1965 portant réforme des régimes matrimoniaux, le mari était, en principe, considéré

comme seul acquéreur. Se fondant sur ce principe, l'administration estime, dans une acquisition antérieure au 13 juillet 1965, où le mari est le neveu du vendeur, que l'on doit réintégrer dans la succession du vendeur la totalité des biens acquis. La controverse provient en l'espèce du fait que la vente du 30 novembre 1964 n'avait pas été consentie au mari seul, agissant pour la communauté, mais aux deux époux comparaisant tous deux à l'acte et acceptant tous deux une acquisition commune et conjointe. En vertu même des termes de l'acte, il apparaît nettement que l'acquisition a été faite par les deux époux et que, par conséquent, le mari, seul visé par la présomption, ne doit rapporter que la moitié acquise par lui. Il lui demande de lui indiquer si cette dernière interprétation ne lui semble pas être la seule qui soit valable. (Question du 16 septembre 1969.)

Réponse. — Il résulte de la jurisprudence constante de la Cour de cassation que, sous le régime antérieur à l'intervention de la loi n° 65-570 du 13 juillet 1965 portant réforme des régimes matrimoniaux, toute acquisition réalisée par des époux communs en biens au profit de la communauté était réputée faite par le mari en raison des pouvoirs étendus allant jusqu'à la faculté d'aliéner dont il disposait sur les biens communs. Il en était notamment ainsi lorsqu'une acquisition immobilière était effectuée conjointement par des époux communs en biens, dès lors qu'en pareille hypothèse l'immeuble acquis revêtait nécessairement le caractère d'un bien commun. Par suite, au cas évoqué par l'honorable parlementaire, c'est la totalité des immeubles acquis avec le bénéfice de l'exonération prévue à l'article 1373 series B du code général des impôts qui doit être réintégrée dans la succession du vendeur.

7385. — M. Chauvet expose à M. le ministre de l'économie et des finances que les profits de constructions exonérés en vertu de l'article 28 I de la loi n° 63-254 du 15 mars 1963 peuvent être réinvestis notamment en souscription de titres de sociétés civiles de vente régies par l'article 28 de la loi du 23 décembre 1964, à l'exclusion des acquisitions de ces titres. Il lui demande si, dans le cas d'acquisition de titres, partiellement libérés, de ces sociétés, les versements effectués au titre d'appels de fonds postérieurs à l'acquisition peuvent néanmoins être pris en considération. En effet, dans l'hypothèse, par exemple, où un titre de 100 francs a été libéré de 10 francs et où le solde est appelé après la cession des titres, le résultat est le même que si la société civile de vente avait fixé son capital à la somme de 10 francs par titre, intégralement libérée, et avait, postérieurement à la cession, procédé à une augmentation de capital de 90 francs par titre. Or, en pareil cas, les versements effectués à ce titre (90 francs) constitueraient un emploi valable. Il paraît donc normal qu'il en soit de même lorsque les 90 francs versés représentent la libération du solde du nominal appelé postérieurement à l'acquisition des titres. (Question du 16 septembre 1969.)

Réponse. — Le versement du capital non libéré à la date de la cession de parts d'intérêt dans une société civile entrant dans les prévisions de l'article 239 ter du code général des impôts constitue un élément du prix de revient desdites parts pour le cessionnaire qui prend ainsi en charge la créance que la société avait sur le cédant. Par suite, ce versement ne peut être considéré comme une souscription au capital initial ou à une augmentation de capital susceptible de tenir lieu de emploi valable des plus-values de construction exonérées en application des dispositions de l'article 238 octies du même code général et de l'article 23 J de l'annexe IV audit code.

7441. — M. Halbout expose à M. le ministre de l'économie et des finances que le développement de la correspondance privée a fait de la lettre-missive un instrument de preuve de tout premier plan. Or la jurisprudence a décidé que, par application de l'article 1328 du code civil, la lettre-missive ne fait foi de sa date à l'égard des tiers que du jour où cette lettre a acquis date certaine (rép. Dalloz, V°, preuves n° 669 et 728). Aux termes d'une même jurisprudence, les indications contenues dans une lettre-missive ont la même valeur que celles d'un acte sous seing privé, dès lors que cette lettre en présente tous les caractères distinctifs (rép. Dalloz, V°, preuve n° 726). Toutefois, la formalité du double écrit n'est requise que pour les actes instrumentaires, c'est-à-dire pour les actes qui ont été dressés dans le but direct et immédiat de constater une situation juridique. Il s'ensuit que l'article 1325 du code civil n'est pas applicable aux écrits spéciaux, comme les lettres-missives (même ouvrage, V°, preuves n° 440 et 735). Or, aux termes de l'article 1328 du code civil, « les actes sous seing privé n'ont de date certaine contre les tiers que du jour où ils ont été enregistrés... ». Il s'avère, en ce qui concerne l'enregistrement d'une lettre-missive, qu'une difficulté surgit du fait que, d'une part, celle-ci n'existe qu'en un seul original et qu'il est bien difficile d'exiger un double de cette lettre et que, d'autre part, l'article 815 du code général des impôts précise que : « les parties qui rédigent

un acte sous seings privés soumis à l'enregistrement dans un délai déterminé doivent en établir un double soit sur papier normal ou sur demi-feuille de papier normal de la régie, soit sur tout autre papier du même format revêtu du timbre prescrit. Ce double est revêtu des mêmes signatures que l'acte lui-même et reste déposé au bureau des impôts (enregistrement et domaines) lorsque la formalité est requise ». Il lui demande, étant donné que l'article 1325 du code civil ne s'applique pas aux lettres-missives (notamment civil, 6 février 1928, D. P. 1928-1-149) : 1° s'il ne serait pas possible de faire enregistrer l'original de la lettre-missive, qui serait alors conservé par le bureau de l'enregistrement, à charge par le receveur d'en délivrer une copie certifiée conforme au dépositaire et sans ordonnance du juge d'instance, conformément à l'article 2012 (1^{er} alinéa) du code général des impôts (voir notamment rép. Dalloz, V°, preuve n° 405) ; 2° dans ce cas, si la lettre-missive devrait être enregistrée dans le délai d'un mois à compter de sa date ou bien, selon les besoins du détenteur, à l'époque à laquelle il croit devoir être obligé de l'opposer à un tiers. (Question du 17 septembre 1969.)

Réponse. — La réglementation applicable aux lettres-missives en matière d'enregistrement varie selon qu'elles constatent ou non des conventions rendant la formalité obligatoire. Si, en principe, une lettre-missive émanée d'un seul des contractants ne peut, par elle-même, constituer le titre complet d'un contrat synallagmatique, ce n'est qu'autant que ses énonciations ne supposent pas la formation antérieure des engagements de l'autre contractant. Dans ces conditions, lorsque le contrat intervenu entre dans la catégorie de ceux qui, en cas de constatation dans un acte, rendent la formalité obligatoire, de telles lettres doivent être enregistrées dans le délai d'un mois. Le double prévu à l'article 815 du code général des impôts est alors remplacé par une copie certifiée conservée au bureau des impôts, l'original étant restitué au déposant. Dans tous les autres cas, le détenteur d'une lettre-missive peut, au moment où il juge opportun de lui faire donner date certaine, la présenter à la formalité et le document lui est restitué après enregistrement.

7466. — M. Arnould expose à M. le ministre de l'économie et des finances qu'aux termes de l'article 1447 du code général des impôts, la patente s'applique aux personnes physiques ou morales quelle que soit leur nationalité, dès l'instant qu'elles exercent un commerce, une industrie, une profession non comprise dans les exceptions définies par l'article 1454 du code général des impôts, étant par ailleurs précisé que la profession doit être exercée à titre habituel. Il attire son attention sur le cas précis d'un commerçant indépendant en alimentation générale ayant plusieurs points de vente mais ne vendant qu'au détail et qui a été amené (sur l'exigence de certains de ses fournisseurs pour pouvoir faire des achats « en direct » sans qu'il soit possible au grossiste local de s'y opposer eu égard aux accords conclus entre eux) à faire une inscription modificative au registre du commerce avec la mention « Ventes au détail et en gros ». Il lui demande si l'administration est en droit d'exiger pour l'imposition à la patente l'application de la taxe déterminée de grossiste du seul fait de la mention au registre du commerce, et bien qu'aucune opération de vente en gros ne soit jamais effectuée. (Question du 19 septembre 1969.)

Réponse. — En raison de son caractère réel, la patente est due d'après la situation de fait. En conséquence, dès lors que, malgré les modifications apportées à son inscription au registre du commerce en vue d'y inclure les ventes en gros, le contribuable visé dans la question posée par l'honorable parlementaire continue à vendre exclusivement au détail, les droits de patente dont il est redevable demeurent ceux prévus pour les marchands détaillants.

7507. — M. André Beauguilte expose à M. le ministre de l'économie et des finances que la taxe spéciale sur les sociétés par action a été également appliquée aux sociétés ayant pour objet l'exploitation de toute propriété agricole. Il lui demande si ces sociétés à caractère purement agricole ne pourront pas être exclues du champ d'application de la taxe spéciale. (Question du 20 septembre 1969.)

Réponse. — Les sociétés par action à caractère purement agricole, qui sont en tout état de cause passibles de l'impôt sur les sociétés en raison de leur forme, tombent sous le coup de la taxe spéciale sur les sociétés par action instituée par le I de l'article 18 de la loi n° 68-695 du 31 juillet 1968. Il n'apparaît pas possible d'étendre en leur faveur la liste des exonérations limitativement énumérées au II de l'article ci-dessus visé, d'autant plus que la taxe spéciale n'était due que pour l'année 1968 seulement. Toutefois, si certaines de ces sociétés se sont trouvées dans l'impossibilité de s'acquitter de cette taxe, elles peuvent demander l'examen de leur cas particulier dans le cadre de la juridiction gracieuse en adressant à cet effet une demande au directeur des services fiscaux dont elles relèvent.

7567. — **M. Menu** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que, chaque année, de nombreux étudiants exercent un travail rémunéré pendant une partie de leurs vacances. Leurs parents sont dans l'obligation de faire figurer les sommes perçues dans leur déclaration de revenus. Dans de nombreux cas, et bien que ces salaires soient en général faibles et constituent la plupart du temps un petit supplément d'argent de poche, ils suffisent cependant à faire monter d'une tranche, dans le barème de l'I. R. P. P., le revenu imposable des parents. Ces salaires peuvent également avoir des répercussions sur l'attribution des bourses scolaires basées sur les déclarations de revenus. Il lui demande s'il n'estime pas que les revenus correspondant aux travaux effectués pendant les vacances pourraient être exonérés de toute imposition à l'I. R. P. P., et si, dans la négative, il ne serait pas possible d'effectuer une retenue d'un montant déterminé sur les salaires versés à ces étudiants par leurs employeurs. (Question du 27 septembre 1969.)

Réponse. — Les sommes reçues par les étudiants en rémunération d'une activité exercée même occasionnellement présentent le caractère d'un revenu imposable au même titre que les salaires alloués dans l'exercice de la même activité par des personnes qui n'auraient pas la qualité d'étudiant et il n'est pas possible, dès lors, d'exonérer d'impôt sur le revenu des personnes physiques les sommes dont il s'agit. Toutefois, l'administration ne manque pas d'examiner, avec toute la largeur de vues désirable, les demandes présentées par les chefs de famille qui, en raison des sacrifices consentis pour permettre à leurs enfants la poursuite de leurs études, éprouvent de réelles difficultés à s'acquitter en totalité des cotisations dont ils sont redevables. Quant à la suggestion de l'honorable parlementaire relative au précompte par l'employeur de l'impôt dû à raison des rémunérations de l'espèce elle rejoint le problème plus général du recouvrement de l'impôt sur le revenu des personnes physiques par voie de retenue à la source. La solution à un tel problème implique l'adoption de mesures dont la portée ne pourrait être applicable à quelques catégories seulement de salariés.

7587. — **M. Pierre Lagorce** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** si un industriel qui fait procéder à des modifications importantes aux immeubles dépendant de son entreprise a la possibilité, sur le plan fiscal, de faire passer par profits et pertes, la contrepartie des démolitions et de ne faire figurer que la construction proprement dite à un compte « travaux », amortissable sur plusieurs années. Il lui demande, dans l'affirmative, quelle pourrait être la durée de cet amortissement. (Question du 2 octobre 1969.)

Réponse. — Conformément à la jurisprudence du Conseil d'Etat (cf. en ce sens C. E. 24 juin 1963, requête n° 55376), les frais nécessités par la démolition d'immeubles ou parties d'immeuble constituent un élément du prix de revient des travaux d'aménagement ayant pour effet d'accroître la consistance ou de prolonger la durée d'utilisation de l'actif immobilier. Par suite, leur montant ne peut être déduit, du point de vue fiscal, que sous forme d'amortissement du prix de revient des constructions nouvelles, reconstructions ou additions de construction correspondantes. En revanche, la perte subie à l'occasion de la disparition des immobilisations démolies revêt le caractère d'une moins-value soumise au régime de l'article 39 du décret du code général des impôts pour la détermination de l'assiette des impôts sur le revenu établis au titre de l'exercice en cours à la date de la démolition.

7677. — **M. Santoni** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur le retard dans les opérations de révision cadastrale, en vue de réajuster l'assiette de la contribution foncière et des taxes fiscales et parafiscales connexes. L'article 1389 du code des impôts prévoit la révision des revenus cadastraux tous les cinq ans. La dernière en date a pris effet depuis 1962 et ses barèmes devenaient en principe caducs le 31 décembre 1966. La loi de finances rectificative n° 67-1172 du 22 décembre 1967 a prescrit la réalisation de mise à jour des revenus cadastraux. Il lui demande pour quelles raisons les agents du cadastre, deux ans après le vote de la susdite loi, n'ont pas encore commencé les opérations prescrites et déclarent n'avoir pas à ce jour reçu de l'administration centrale les instructions pratiques leur fournissant les précisions nécessaires. Ce long retard cause aux contribuables un dommage considérable du fait, d'une part, d'un amenuisement des revenus fonciers tel qu'ils tendent presque à disparaître (conséquence des lourdes augmentations de charges de toute nature grevant ces revenus) et, d'autre part, surtout dans le secteur des fruits et légumes, de la dégradation de toutes formes de revenus agricoles comme conséquence de l'augmentation spectaculaire des charges salariales conjuguée avec l'effondrement des cours des fruits

(pommes à 10-30 francs en 1968, contre 40-70 francs en 1962, etc.). (Question du 2 octobre 1969.)

Réponse. — L'exécution de la deuxième révision quinquennale des évaluations foncières des propriétés non bâties prescrite par l'article 4 de la loi n° 67-1172 du 22 décembre 1967 (C. G. I., art. 1407 bis) était subordonnée à l'intervention préalable d'un décret en Conseil d'Etat ayant pour objet de fixer, d'une part, les modalités d'établissement des coefficients d'adaptation applicables aux valeurs locatives cadastrales issues de la précédente révision, d'autre part, la date de référence à retenir pour la détermination desdits coefficients. Or, la mise au point du texte réglementaire susvisé a soulevé, au cours des années 1968 et 1969, un certain nombre de difficultés qui ont eu pour effet de retarder sa publication. En conséquence, l'administration s'est trouvée empêchée, jusqu'ici, d'entreprendre l'exécution de la révision. Il est toutefois signalé à l'honorable parlementaire que le projet de décret est, actuellement, soumis à l'examen du Conseil d'Etat et que, par ailleurs, l'administration a pris toutes dispositions pour que les services locaux chargés des travaux soient en mesure d'engager les opérations sitôt la publication du décret en cause.

EQUIPEMENT ET LOGEMENT

7109. — **M. Westphal** appelle l'attention de **M. le ministre de l'équipement et du logement** sur les nouvelles dispositions modifiant le code de la route et résultant du décret n° 69-150 du 5 février 1969 (paru au *Journal officiel*, Lois et décrets, du 8 février 1969), ce texte ayant pour principal objectif d'adapter le code de la route aux exigences modernes de la circulation et de la sécurité et de le mettre en harmonie avec les dispositions essentielles d'accords internationaux. Il lui expose à ce sujet l'importance du nouvel article R. 21 aux termes duquel « dans tous les cas où l'insuffisance de la largeur libre de la chaussée, son profil ou son état ne permettent pas le croisement ou le dépassement » « facilité et en toute sécurité, les conducteurs de véhicules dont le gabarit ou dont le chargement dépasse 2 mètres de largeur ou 7 mètres de longueur, remorque comprise, doivent réduire leur vitesse et, au besoin, s'arrêter ou se garer pour laisser le passage aux véhicules de dimensions inférieures, sans préjudice du respect par ceux-ci des articles R. 6 et R. 14 ». Dans la pratique, il s'ensuit qu'un camion suivi par une voiture de tourisme pendant 200 ou 300 mètres doit faire en sorte de permettre à cette dernière d'effectuer un dépassement présentant toutes garanties de sécurité. Malheureusement, il semble que dans la majorité des cas, les conducteurs de poids lourds ne se conforment pas à la réglementation rappelée ci-dessus, soit par ignorance, soit par souci d'une moyenne de durée de trajet à laquelle s'attachent les entreprises de transport dans un esprit de rentabilité. En conséquence, il lui demande : 1° les raisons pour lesquelles l'article R. 21 rappelé ci-dessus est demeuré dans la théorie ; 2° s'il ne lui apparaît pas nécessaire, en accord avec son collègue de l'intérieur, de donner toutes instructions utiles au personnel chargé de la surveillance du trafic routier pour assurer l'application de l'article R. 21 du code de la route. Il lui fait remarquer que dans le cadre de la lutte contre l'accroissement inquiétant des accidents de la route, l'observation de nouvelles mesures destinées, notamment, à faciliter les dépassements des poids lourds par les voitures de tourisme serait sans aucun doute un facteur de sécurité et, en conséquence, de diminution d'accidents meurtriers et inévitables. Il lui demande en outre s'il n'estime pas nécessaire d'aménager, le long de certains itinéraires, particulièrement en montagne, des voies d'évitement. (Question du 23 août 1969.)

Réponse. — La fluidité du trafic devrait être sensiblement améliorée par les nouvelles dispositions de l'article R. 21 du code de la route qui ramènent de 8 mètres à 7 mètres la longueur des véhicules soumis à l'obligation de laisser le passage aux véhicules de dimension inférieure. Cette mesure intéresse donc pratiquement tous les véhicules poids lourds, ainsi que la plupart des ensembles comportant une remorque, même légère. L'article R. 232 du code de la route stipule d'ailleurs que le non-respect de ces dispositions peut entraîner des peines d'amende variant de 60 francs à 360 francs et d'emprisonnement de huit jours au plus, ou l'une de ces deux peines seulement. Il convient de signaler que compte tenu des problèmes que pose la circulation des poids lourds, l'attention des services de police a été tout particulièrement appelée sur la nécessité de faire respecter ces dispositions. Toutefois, l'appréciation exacte par un policier des dimensions d'un véhicule en circulation n'étant pas toujours aisée, les services du ministère de l'équipement et du logement et ceux du ministère de l'intérieur ont envisagé, d'un commun accord, de prescrire l'apposition d'un signe distinctif à l'avant et à l'arrière des véhicules de plus de 2 mètres de largeur et de ceux dont la longueur excède 7 mètres. Enfin, bien que l'aménagement de voies d'évitement pour les poids lourds soit tout à fait souhaitable en bordure de certains itinéraires de montagne, il n'est pas possible, dans la conjoncture économique actuelle, d'envisager leur création systématique.

INTERIEUR

7928. — M. André Beauguitte demande à M. le ministre de l'intérieur si un agent des cadres administratifs de la police nationale (commiss, employés de bureau, etc.) a le droit de se livrer à une occupation salariée en dehors des heures de service et d'effectuer des encaissements ou de la production pour le compte d'une société d'assurances. (Question du 14 octobre 1969.)

Réponse. — L'ordonnance n° 59-244 du 4 février 1959 relative au statut général des fonctionnaires stipule, dans son article 8, qu'il est interdit à tout fonctionnaire d'exercer, à titre professionnel, une activité privée lucrative de quelque nature que ce soit. Les personnels administratifs de la police nationale qui appartiennent à des corps interministériels et sont, de ce fait, régis par le statut général des fonctionnaires sont tenus de respecter cette interdiction.

JUSTICE

7987. — M. Dominati expose à M. le ministre de la justice le cas d'un jeune homme incarcéré depuis le 2 octobre 1969, qui illustre les réticences apportées par certains juges d'instruction pour appliquer les instructions ministérielles sur la détention préventive. Le jeune homme, mineur de vingt ans, a été arrêté pour des délits qu'il a aussitôt reconnus. Depuis ce jour, il est tenu au secret sans que sa famille, au demeurant parfaitement honorable, puisse lui rendre visite, le juge subordonnant les délivrances du permis à l'examen au fond des faits reprochés. Dans le cas signalé, le maintien en détention du jeune inculpé semble d'autant plus injustifié qu'on le prive de tout contact avec son milieu familial; il reste abandonné à l'influence nocive du milieu des prisons. C'est pourquoi il lui demande si, dans le cadre des réformes projetées, il envisage une procédure assouplie en ce qui concerne l'examen des décisions de maintien en détention préventive, ainsi que l'autorisation du permis de visite aux familles; il convient en effet de souligner qu'en raison de ses tâches sans doute accablantes et diverses, le juge d'instruction ne peut consacrer plus de trois heures par jour à l'examen des dossiers, ce qui retarde considérablement l'instruction. (Question du 16 octobre 1969.)

Réponse. — Aux termes de l'article 116 du code de procédure pénale, le magistrat instructeur peut, pour les besoins de l'information, ordonner pendant une période de dix jours, renouvelable en une seule fois, la mise au secret de l'inculpé détenu préventivement. Cette interdiction de communiquer trouve sa justification dans la nécessité de prévenir toute concertation entre la personne détenue et un tiers dans le but de porter atteinte à la manifestation de la vérité. Il en est ainsi notamment lorsque les preuves corroborant les aveux de l'inculpé sont susceptibles de disparaître. Par ailleurs, le Gouvernement sur proposition du ministre de la justice se propose de déposer prochainement un projet de loi qui modifiera les conditions de la détention préventive et les cas dans lesquels elle peut être ordonnée. L'institution de mesures nouvelles, permettra au juge d'instruction, sans placer l'inculpé en détention, de le soumettre à des mesures de surveillance tendant à l'empêcher de prendre la fuite ou d'entraver de toute autre façon la marche de l'information.

POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

7851. — M. Gaudin expose à M. le ministre des postes et télécommunications que 13.000 demandes d'installation du téléphone sont en instance dans le Var. Or, l'existence d'un réseau convenable de télécommunications est indispensable à l'implantation d'activités nouvelles nécessaires pour absorber la main-d'œuvre et remplacer des industries traditionnelles en voie de disparition. Il lui demande quelles mesures il compte prendre, notamment dans le domaine des crédits, pour apporter une amélioration rapide à la situation actuelle du Var au point de vue télécommunications. (Question du 9 octobre 1969.)

Réponse. — La gravité de la situation dans le Var, département où la liste d'attente représente près du quart des abonnés en service, en dépit d'un taux de raccordement nettement supérieur à la moyenne nationale, retient toute l'attention de l'administration. Certes, les demandes présentant un intérêt économique, et spécialement celles dont la satisfaction facilite l'implantation d'activités nouvelles, bénéficient déjà d'une priorité, mais un effort supplémentaire est indispensable. Il a d'ores et déjà été entrepris puisqu'une part plus que proportionnelle des crédits régionalisés de la région Provence-Côte d'Azur-Corse lui a été attribuée depuis plusieurs années. Au titre des commandes antérieures, plus de 23.000 lignes automatiques nouvelles ont été et seront mises en service en 1969-1970 et 1971 et la cadence de raccordement de

nouveaux abonnés continuera de croître. Parallèlement, de très importants travaux sont en cours pour améliorer l'écoulement du trafic transitant par Toulon. Par ailleurs, en 1970 sera achevée l'automatisation intégrale du groupement de Toulon. Enfin l'élément essentiel de l'amélioration de la situation du téléphone dans le département du Var comme sur l'ensemble du territoire est l'augmentation massive des crédits d'équipement prévue à partir de 1970, qui permettra en quelques années de redresser une situation dont l'administration n'ignore pas les graves inconvénients au plan de la reconversion économique.

7863. — M. Bousquet appelle l'attention de M. le ministre des postes et télécommunications sur la grave situation créée dans son arrondissement par la grève des services des postes, grève qui s'est prolongée pendant une semaine. Le 8^e arrondissement constitue l'un des centres d'affaires les plus importants de la capitale. C'est dire le dommage causé aux sociétés, petites et grandes, aux commerçants, dont chacun connaît les charges et les difficultés. Une atteinte à la liberté d'information par manque de transmission, notamment des grands quotidiens, a constitué une conséquence supplémentaire et combien dommageable pour tous de la grève. La diminution des effectifs due à l'arrêt du travail a atteint jusqu'aux deux tiers des employés des postes normalement utilisés dans l'arrondissement. Il semble que cette paralysie soit due à des causes mineures, sans aucune commune mesure avec les dommages causés. Les débrayages ont provoqué des retards considérables dans la distribution du courrier, voire une paralysie ou un désordre total, dont tous les habitants de l'arrondissement ont pâti. Ces débrayages ont entraîné des annulations de commandes très importantes pour les affaires. Ils étaient d'autant plus anormaux dans le 8^e arrondissement que la distribution du courrier s'est effectuée dans des conditions satisfaisantes pour de nombreux arrondissements de la capitale. Il lui demande s'il peut prendre d'urgence des mesures en vue de : 1° rattraper les retards importants constatés pendant la période de perturbation et, pour cela, affecter au 8^e arrondissement des personnels postiers supplémentaires; 2° prendre des mesures pour éviter le retour de semblables situations. Il semble à ce titre que tout devrait être mis en œuvre pour que soient engagées des négociations avec les représentants des postiers et que ces négociations aboutissent avant le déclenchement des mouvements de grève. D'autre part, des éléments supplétifs militaires ou volontaires, devraient être mis en place à l'avance pour pallier en cas de défection inopinée du personnel les conséquences qui en résultent pour le public. Il lui demande s'il peut lui faire connaître la suite qu'il aura donnée aux suggestions ci-dessus et de lui indiquer toute formule supplémentaire qu'il envisage en vue d'éviter que ne soit à nouveau gravement perturbée dans le 8^e arrondissement la distribution du courrier. (Question du 9 octobre 1969.)

Réponse. — L'administration des P. T. T. est pleinement consciente du fait que la grève du service de la distribution postale dans le 8^e arrondissement, qui s'est prolongée pendant une semaine, a entraîné de graves conséquences pour les usagers, tant en ce qui concerne la marche de leurs affaires que leurs relations personnelles. Il est exact que l'arrêt de travail a porté sur plus des deux tiers des effectifs de la distribution; il convient cependant d'observer que les autres services du bureau (guichets et expédition du courrier) n'ont pas été affectés. A la distribution un service partiel intéressant les abonnés aux boîtes postales et les usagers importants a pu être assuré pendant toute la période critique. S'agissant des répercussions sur la diffusion de la presse d'information, notamment des grands quotidiens, elles ne pouvaient qu'être très limitées puisqu'à Paris ce rôle incombe principalement aux kiosques à journaux, la distribution par la voie postale n'intéressant guère que 7 p. 100 environ des foyers de la capitale. Dès la reprise du travail, des moyens supplémentaires en effectifs ont été fournis au bureau en même temps que diverses mesures techniques (tournées supplémentaires de dégagement, ouverture de deux centres supplétifs) étaient prises pour traiter l'important courrier qui s'était accumulé pendant la grève. Il convient de préciser que la résorption de l'arriéré, dans un bureau de l'importance de Paris-8 pose de difficiles problèmes. Ce central reçoit en effet chaque jour 700.000 objets de toute nature à distribuer, ce qui en fait le premier bureau de Paris si l'on met à part la recette principale de la rue du Louvre, où sont regroupés les services de distribution des quatre arrondissements du centre. La situation se trouvait d'ailleurs aggravée par des dépôts massifs d'envois en nombre (paquets, prospection commerciale) que les firmes intéressées s'étaient vu contraintes de retarder au cours des semaines précédentes en raison d'abord des grèves des agents de la Société nationale des chemins de fer français, puis de celle des services postaux d'acheminement qui y a fait suite. Au surplus, pendant toute la durée de la grève, les usagers de l'ensemble du territoire ont continué à déposer leurs correspondances à destination du 8^e arrondissement, celles-ci venant s'ajouter chaque jour

à la masse de courrier en souffrance. Si l'arrière en objets recommandés et en mandats a pu être résorbé en quelques jours, il a fallu un peu plus d'une semaine pour rattraper le retard en matières de lettres ordinaires. Le rattrapage pour les autres catégories d'objets a demandé davantage de temps, malgré l'ouverture de chantiers supplémentaires de tri dont l'activité était exclusivement consacrée à cette tâche. En ce qui concerne les mollis de la grève, il convient d'observer qu'au moment où elle s'est produite des pourparlers étaient en cours depuis quelque temps avec les représentants du personnel au sujet d'un projet de réorganisation des services de la distribution à Paris-8. Cette réorganisation devait intervenir à la fin du mois d'octobre. Elle avait pour but, grâce à un apport en effectifs important, d'améliorer à la fois la qualité du service fourni aux usagers et les conditions de travail du personnel. Alors qu'il restait encore plusieurs semaines avant la mise en place et que diverses modifications avaient été apportées au projet initial à la demande des représentants du personnel, la grève est intervenue sans préavis le lundi 29 septembre à la prise de service. Cette grève n'a d'ailleurs pas interrompu les pourparlers, qui se sont finalement conclus par quelques aménagements au tableau de service prévu par le projet. L'administration des P. T. T. se rend parfaitement compte de la nécessité de disposer des moyens qui pourraient permettre de résorber plus rapidement le trafic accumulé en cas de grève des services postaux. Une étude très approfondie est en cours à ce sujet, mais il convient de souligner tout particulièrement l'importance des effectifs à mettre en œuvre si l'on considère que les 17 bureaux distributeurs de la capitale groupent 5.700 agents de la distribution, dont 561 pour le seul bureau de Paris-8. Il est donc très difficile de disposer en permanence, comme le souhaiterait l'honorable parlementaire, d'un personnel complémentaire destiné à pallier les défaillances de ce genre. D'une part, l'appel au volontariat rencontre une très faible audience parmi le personnel du service postal, même non gréviste. D'autre part, le recours à une main-d'œuvre extérieure d'appoint — outre les difficultés de recruter un tel personnel et les inconvénients inhérents à son manque total de qualification — risquerait souvent d'aggraver la situation plutôt que d'y apporter une solution satisfaisante. Il reste que la lenteur apportée au rétablissement d'une situation normale est un des signes que l'organisation actuelle des services postaux, en dehors même de l'insuffisance des moyens dont ils disposent, nécessite certaines adaptations tendant à lui donner un caractère à la fois moins administratif et plus commercial, mieux en rapport avec l'évolution de la société et des techniques modernes.

7993. — M. Philibert demande à M. le ministre des postes et télécommunications s'il peut lui faire connaître : 1° le nombre des demandes d'installation téléphonique non satisfaites à ce jour; 2° le montant total des avances sans intérêt consenties à son ministère par les collectivités locales, départements et communes, ainsi que par la chambre de commerce. (Question du 16 octobre 1969.)

Réponse. — 1° Au 1^{er} septembre 1969, le nombre de demandes d'installations téléphoniques non satisfaites concernant des abonnements nouveaux était de 373.700 dont 290.500 sur la liste d'attente, celui des demandes de transferts d'abonnement de 53.200 dont 29.200 sur la liste d'attente. 2° Au 30 septembre 1969, le montant total des avances consenties par les collectivités locales s'élevait à 670.273.000 francs. Ces avances, qui constituent des prêts sans intérêt, sont remboursées sur crédits budgétaires dans des délais n'atteignant que quelques années dans la grande majorité des cas. Ce moyen de financement permet de réaliser en temps utile des opérations d'équipement qui n'auraient pu intervenir sur crédits budgétaires avant de longs délais. Cependant il ne constitue pas, à terme, une majoration des investissements.

7997. — M. Jean-Paul Palewski signale à M. le ministre des postes et télécommunications que l'administration des postes et télécommunications subordonne l'utilisation des machines à affranchir au règlement de leur consommation par prélèvement automatique soit sur les chèques postaux soit sur un compte bancaire. Or, l'arrêté Interministériel du 27 juillet 1964 autorisant l'emploi de ces machines ne permet nullement à l'administration des postes et télécommunications d'agir par ce procédé (art. 23 et 24 de l'arrêté). Il lui demande quelle mesure il compte prendre pour mettre fin à une pratique qui paraît en contradiction avec les modes normaux de règlement des sommes dues, le prélèvement automatique devant faire l'objet d'un accord entre les deux parties intéressées. (Question du 16 octobre 1969.)

Réponse. — Les rapports existant entre l'administration des postes et télécommunications et les usagers de machines à affranchir résultent, d'une part, de l'arrêté du 27 juillet 1964, qui fixe les conditions générales d'utilisation des appareils, d'autre part,

du contrat (engagement MA. 1) conclu, au moment de la concession de l'autorisation, entre le service postal et chaque usager intéressé. Or, c'est dans ce contrat qu'ont été intégrées les modalités de recouvrement des taxes qui se sont imposées en raison du développement de ce mode particulier d'affranchissement et du système de comptabilité mis en place pour y faire face (transfert de la tenue des comptes des receveurs aux chefs de centre régionaux de comptabilité des P. T. T.). Bien entendu, les usagers ayant souscrit leur contrat avant le 15 septembre 1967, date de mise en application de la procédure obligatoire du prélèvement, notifiée par instruction du 28 juillet 1967, ne sont pas soumis à cette obligation. Il convient de remarquer que la machine à affranchir ne constitue qu'un moyen d'affranchissement parmi d'autres, utilisables par les usagers. En revanche, il impose des sujétions spéciales au service postal et il ne peut être développé que dans la mesure où la perception des taxes n'entraîne pas un alourdissement anormal de la comptabilité. De plus, le fait de payer les redevances mensuellement à terme échu constitue un avantage non négligeable par rapport aux conditions normales d'affranchissement en timbres-poste et justifie une organisation rigoureuse du recouvrement des sommes dues. En fait, le système actuel correspond à un assouplissement considérable de la réglementation d'origine, laquelle imposait un dépôt de garantie renouvelé automatiquement chaque fois que les consommations avaient ramené le montant du dépôt à un certain niveau. La procédure incriminée ne semble d'ailleurs pas être considérée par les usagers comme une contrainte excessive puisqu'aussi bien aucune difficulté réelle d'application n'a été rencontrée en ce qui concerne les nouveaux contrats et que près de 85 p. 100 des titulaires de machines non soumis à cette obligation l'ont néanmoins adoptée.

8086. — M. Jacques Barrot expose à M. le ministre des postes et télécommunications le cas d'un particulier, M. X., qui, en 1962, a fait installer le téléphone dans un logement dont il était propriétaire et qui, en février 1965, a donné ce logement en location à un expert comptable, lequel, pour des raisons de convenance personnelle, a manifesté le désir de conserver le numéro de téléphone qui était le sien dans sa résidence précédente. Pour le transfert de son installation téléphonique, ce locataire a acquitté une taxe de 300 francs. M. X. doit reprendre son logement à la suite du départ du locataire et il désirerait que celui-ci lui consente une cession de l'installation téléphonique. Mais il a été informé qu'une telle cession est maintenant interdite et que le locataire doit résilier son installation, lui-même devant souscrire un abonnement nouveau moyennant le paiement d'une taxe de 600 francs. Il lui demande s'il estime équitable d'exiger ainsi, à chaque changement d'occupant, le versement de la taxe de raccordement demandée pour une installation nouvelle, étant fait observer que, dans le cas particulier signalé, le propriétaire a déjà versé une première fois cette taxe en 1962 et qu'il semble abusif de le considérer comme un nouvel abonné. (Question du 21 octobre 1969.)

Réponse. — M. X. ayant résilié son abonnement téléphonique pour permettre à son locataire d'obtenir le transfert de son installation, ne peut effectivement redevenir titulaire de la ligne téléphonique à cette adresse qu'en souscrivant un nouvel abonnement. Certes, il peut paraître excessif à M. X. d'avoir à souscrire un nouvel abonnement et verser la taxe de raccordement de 600 F, mais il est à noter que : 1° M. X. aurait pu demeurer titulaire de l'abonnement tout en mettant la ligne à la disposition de son locataire, comme le font la plupart des propriétaires. M. X. a préféré, pour des raisons qui lui sont propres, dénoncer l'engagement d'abonnement le liant à l'administration des P. T. T.; 2° le cas de M. X. est donc analogue à celui de toute personne qui, ayant dénoncé une situation contractuelle, demande ultérieurement à faire renaitre ses droits antérieurs. Il doit alors se soumettre aux conditions réglementaires en vigueur au moment de sa nouvelle demande indépendamment de la situation ancienne; 3° les sommes demandées au titre de la taxe de raccordement sont très inférieures au coût des équipements des lignes et des travaux nécessaires au raccordement d'un poste téléphonique.

TRAVAIL, EMPLOI ET POPULATION

7258. — M. André Beauguitte expose à M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population que la Meuse, parmi d'autres départements, est un département frontalier. Il se trouve que des travailleurs français du Nord du département, pour des raisons diverses, et en particulier parce qu'ils ne trouvent pas sur place les emplois dont ils ont besoin, se sont embauchés dans des entreprises du Benelux (Belgique, Luxembourg) voisines de la limite frontalière. Les travailleurs dépendent, pour leur salaire et pour les avantages sociaux, du régime et des lois en vigueur dans le pays du siège de l'entreprise ou de la société qui les emploie. En parti-

culier, lorsque ces travailleurs français font construire en France une maison d'habitation, en accession à la propriété, ils bénéficient certes des avantages consentis par les lois françaises, en particulier des prêts pour l'accession à la petite propriété familiale, dits prêts pour la construction « d'habitations à loyer modéré » mais, par contre, ils ne bénéficient pas des avantages sociaux consentis aux travailleurs français travaillant dans une entreprise dont le siège est en France, et principalement de l'allocation de logement, dont le régime n'est pas en vigueur dans tous les pays de la Communauté. Or, tout le monde sait que l'accession à la propriété d'une maison d'habitation pour la résidence principale de la famille n'est rendue possible aux travailleurs français, de ressources modestes, que par l'institution de l'allocation de logement, qui rembourse à l'accédant, selon ses charges de famille, une part importante des annuités d'emprunts. Les travailleurs français frontaliers, employés dans un pays de la Communauté et qui accèdent à la propriété d'une maison d'habitation, dans leur pays d'origine, se trouvent donc défavorisés puisqu'ils ne peuvent bénéficier de cette allocation ni dans le pays d'origine où ils résident, ni dans le pays d'adoption où ils travaillent. En conséquence il lui demande de lui indiquer s'il existe, pour des cas particuliers, soit un régime de compensation, soit un accord de réciprocité ou, à défaut, de lui indiquer ce qu'il compte faire pour rétablir un juste équilibre auquel les intéressés sont en droit de prétendre. (Question du 13 septembre 1969.)

Réponse. — 1^o Il y a lieu tout d'abord de préciser à l'honorable parlementaire que la situation, en matière de sécurité sociale, des travailleurs frontaliers ressortissants des six Etats membres du Marché commun est régie, depuis le 1^{er} février 1964, par un texte communautaire de portée générale (règlement 36/63 C. E. E. du 2 avril 1963). Ce règlement a été complété par un règlement annexe qui a eu pour objet de maintenir en vigueur certaines des clauses contenues dans les accords bilatéraux antérieurs de sécurité sociale (règlement 3/64 du 18 décembre 1963). C'est le cas notamment des clauses relatives aux allocations familiales, qui continuent à trouver leur application dans les rapports entre la France, d'une part, la Belgique et le Luxembourg, d'autre part ; 2^o en conséquence, les travailleurs français du département de la Meuse qui ont la qualité de frontalier et qui occupent un emploi dans des entreprises situées sur le territoire du Benelux se trouvent assujettis au régime de sécurité sociale du pays dans lequel ils ont leur lieu de travail. Ces travailleurs bénéficient éventuellement, selon le lieu de leur emploi, des allocations familiales soit du régime belge, soit du régime luxembourgeois. C'est donc en conformité avec les accords de réciprocité bilatéraux conclus avec les pays limitrophes de la France que les allocations familiales auxquelles peuvent prétendre les travailleurs frontaliers sont celles prévues par la législation du pays d'emploi de ces travailleurs. Il n'est évidemment pas possible de déroger à ces dispositions de caractère international et donc d'accorder aux frontaliers français le bénéfice de l'allocation logement de la législation française à laquelle ils ne sont pas assujettis. Il est cependant indiqué à l'honorable parlementaire que les dispositions actuellement en vigueur pour les travailleurs frontaliers ressortissants d'un Etat membre de la Communauté économique européenne sont susceptibles d'être modifiées dans le cadre de la révision des règlements européens n^{os} 3 et 4 concernant la sécurité sociale des travailleurs migrants, actuellement en cours au sein des instances du Conseil de ministres de la Communauté économique européenne.

7676. — M. de Poupiquet expose à M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population les difficultés qu'éprouvent les jeunes filles âgées de moins de vingt et un ans qui ne possèdent pas de capacité technique pour se procurer un emploi. Il attire son attention sur l'article L. 58 du code des débits de boissons qui stipule qu'il est interdit d'employer dans les débits de boissons à consommer sur place des femmes de moins de vingt et un ans. Cette interdiction d'emploi des femmes, même mariées ou émancipées, nuit au recrutement du personnel dans les hôtels, cafés et restaurants ; c'est pourquoi il lui demande si, compte tenu de l'évolution intellectuelle et morale des jeunes filles actuellement, il ne pense pas qu'il serait possible d'abroger la loi du 24 septembre 1941 prise sous l'occupation et de revenir à celle du 1^{er} octobre 1917 qui avait fixé à dix-huit ans l'âge minimum de ces employées. (Question du 2 octobre 1969.)

Réponse. — Il y a lieu de préciser tout d'abord que le texte actuel de l'article L. 58 du code des débits de boissons résulte d'une ordonnance du 7 janvier 1959 (Journal officiel du 9 janvier). La question de l'assouplissement des dispositions de cet article qui interdisent l'emploi des femmes de moins de vingt et un ans dans les débits de boissons a déjà fait l'objet d'une étude approfondie menée par les services des départements ministériels intéressés et par le haut comité d'étude et d'information sur l'alcoolisme auprès du Premier ministre. Les résultats de cette étude ont

permis de conclure que la législation en cause n'a pas pour seul objet la lutte contre l'alcoolisme ; elle tend également et essentiellement à soustraire les jeunes filles ou jeunes femmes aux dangers de toute nature auxquels leur emploi, dans les établissements dont il s'agit, pourrait les exposer. Sans méconnaître l'intérêt que présenterait pour les exploitants la possibilité d'engager des serveuses mineures, la disposition édictée par le législateur, en ce qui les concerne, n'en apparaît pas moins comme particulièrement souhaitable, dans le cadre d'une politique de protection de la jeunesse. Il convient, en outre, de noter que les inconvénients signalés sont très sensiblement atténués par le fait que l'interdiction d'emploi des mineures concerne seulement celles qui sont appelées à servir dans les débits à consommer sur place assortis d'une des quatre licences visées à l'article L. 22 du code des débits de boissons. Rien ne s'oppose en revanche à ce qu'elles soient engagées, dès la fin de leur apprentissage, dans les hôtels et restaurants où elles pourront parfaire leur formation professionnelle, en attendant leur majorité. Les possibilités ainsi offertes sont de nature à limiter, dans une large mesure, les difficultés d'emploi signalées. En conséquence, il avait été considéré à l'époque et il apparaît qu'il n'y a pas lieu de revenir sur cette manière de voir, qu'il n'était pas opportun d'abroger ou même de modifier l'article L. 58 considéré.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le mois qui suit leur publication.

(Application de l'article 138 [alinéas 2 et 6] du règlement.)

7243. — 4 septembre 1969. — M. Pierre Bas expose à M. le ministre de l'intérieur qu'il a pris connaissance avec regret d'un communiqué d'un organisme s'intitulant « Mouvement d'action du commerce et de l'artisanat » et annonçant que « les documents pris dans les quatre caisses vieillesse de Roanne, Clermont-Ferrand, Saint-Etienne et Lyon ont été détruits par le feu lundi 1^{er} septembre, à 22 heures, lors d'une manifestation publique et après réunion générale de tous les délégués à Feurs, au siège du mouvement ». De la même manière, les documents pris à Creil par le G. I. C. A. I. O. ont été détruits à la même heure. Il lui demande quelles mesures il entend prendre pour éviter la répétition et sanctionner des actes de cette nature qui ne sont pas tolérables dans un Etat policé.

7185. — 30 août 1969. — M. Mario Bénéard rappelle à M. le ministre de l'agriculture que l'article L. 645 du code de la sécurité sociale dispose que « lorsqu'une personne exerce simultanément une activité salariée et une activité non salariée, elle est affiliée à l'organisation d'allocation vieillesse dont relève son activité non salariée, même si cette activité est exercée à titre accessoire sans préjudice de son affiliation au régime des travailleurs salariés. Lorsqu'une personne a cotisé simultanément à un régime de sécurité sociale en tant que salarié et à un autre régime en tant que non salarié, les avantages qui lui sont dus au titre de ces cotisations se cumulent. Par ailleurs, le droit à retraite des personnes ayant exercé successivement deux activités non salariées est déterminé par les dispositions du décret du 3 novembre 1955 qui fixe les conditions selon lesquelles la charge des allocations de vieillesse est répartie entre les caisses. Contrairement à l'article L. 645 du code de la sécurité sociale, ce dernier texte ne permet pas de cumul. Les périodes de cotisations ou d'activité professionnelle, antérieures à l'obligation de cotiser, relevant de diverses organisations autonomes prévues par le premier alinéa de l'article L. 645 du code de la sécurité sociale, doivent être décomptées respectivement suivant les règles propres à chacun de ces régimes et totalisées uniquement dans la mesure où elles ne se superposent pas dans la même période. Il résulte des règles ainsi rappelées que les salariés qui sont également exploitants agricoles peuvent cumuler deux avantages de vieillesse. Par contre, ceux qui ont exercé deux activités non salariées ne peuvent prétendre qu'à un seul avantage de vieillesse calculé proportionnellement au temps de travail accompli dans chacun des différents régimes prévus pour les divers groupes de professions non salariées : professions artisanales — industrielles et commerciales — libérales et agricoles. Les dispositions ainsi rappelées pénalisent par exemple un artisan ou un commerçant ayant exercé successivement cette activité artisanale ou commerciale et celle d'exploitant agricole. L'intéressé ne perçoit alors qu'une retraite agricole proportionnelle, c'est-à-dire réduite. Par contre, un salarié ayant exercé simultanément une activité d'exploitant agricole perçoit une retraite de vieillesse agricole complète. Les différences de situation ainsi

évoquées, résultant des textes précités, constituent une anomalie. C'est pourquoi il lui demande, en accord avec son collègue M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale, s'il envisage une modification des dispositions du décret du 3 septembre 1955 afin que soit permis le cumul des droits à retraite des personnes qui ont exercé successivement deux activités non salariées.

7201. — 2 septembre 1969. — **M. Olivier Giscard d'Estaing** expose à **M. le ministre de l'agriculture** l'ampleur des ravages causés par les incendies, particulièrement à proximité de Biot et de Cannes, qui n'ont certainement pas échappé à son attention. La soudaineté, la simultanéité et l'extrême rapidité de développement de ces incendies montrent que pour y faire face, il faut des moyens considérables et immédiatement disponibles, sur des points nombreux et parfois éloignés. Il semble donc que pour mettre à l'abri notre patrimoine forestier et touristique, ainsi que les maisons, c'est surtout par des mesures très rigoureuses et très systématiques de prévention que l'on peut espérer éviter que ne se renouvelle une calamité aussi grave et pleine de risques. Il semblerait qu'en plus des réglementations préventives, tels que panneaux d'affichage, interdictions de fumer et autres mesures habituelles, une protection systématique de nos forêts doit être assurée, comme elle l'est dans certaines régions, d'une part, par un débroussaillage systématique de zone de protection autour des maisons dans un périmètre suffisant pour en assurer la totale protection, d'autre part, par un quadrillage des forêts qui permette d'éviter que le feu ne se propage sur des centaines d'hectares, comme cela a été le cas. Un système de détection rapide et de surveillance pendant les périodes d'été devrait également permettre des interventions immédiates et plus efficaces. Il lui demande quelles mesures nouvelles il compte édicter pour éviter que de nouveaux incendies puissent se développer d'une façon aussi dangereuse.

7234. — 4 septembre 1969. — **M. Védrlins** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que la hausse du coût de la vie amplifiée par les effets de la dévaluation décidée par le Gouvernement, est particulièrement ressentie par les vieux agriculteurs familiaux qui voient amputer leur pouvoir d'achat déjà faible. Il lui demande s'il ne croit pas urgent d'améliorer les avantages vieillesse agricoles, avec une majoration du minimum des allocations vieillesse et une augmentation des indemnités viagères de départ qui devraient être attribuées à tous les agriculteurs familiaux, y compris les fermiers et métayers cessant d'exploiter.

7181. — 29 août 1969. — **M. Cousté** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que la commission des opérations de bourse vient de publier un communiqué dans les termes suivants : « Après un long et complet examen du problème des bourses de province, la C. O. B. a estimé que le transfert de cotation sur ces places des titres de plusieurs sociétés actuellement cotés à Paris, ne pouvait pas constituer, en raison d'un certain nombre de données de fait tenant à l'économie et à la structure des sociétés, un élément déterminant d'une solution d'intérêt général du problème. Elle a donc décidé de ne pas donner suite aux propositions que lui avait présentées la chambre syndicale des agents de change et aux éventualités de transfert dont elle avait fait part aux sociétés concernées ». Cette décision du refus du transfert de 138 actions cotées jusqu'alors à Paris, signifie en clair la fermeture à brève échéance des six bourses de province : Bordeaux, Lille, Marseille, Nancy et évidemment celle de Lyon. Il lui demande si cette décision — ainsi que l'ont fait remarquer un certain nombre de syndicats de bourse de province — est conforme à la loi et aux engagements pris par le Gouvernement en 1968 devant le Parlement, alors qu'il indiquait que la solution à ses yeux pour le développement des bourses de province était le transfert progressif de valeurs jusqu'alors cotées à Paris. Cette décision, dont le caractère légal mérite d'être précisé, est en tout cas contraire à la politique générale suivie par le Gouvernement, quant à la décentralisation de la vie parisienne sur les méthodes d'équilibre, politique approuvée par le Parlement lors de l'adoption du V^e Plan. Il serait en outre utile de savoir si les transferts déjà autorisés au bénéfice des bourses de province n'ont pas été favorables aux titres et si les transactions enregistrées n'ont pas été en croissance dans les différentes villes de province à un rythme au moins égal à celui de la Bourse de Paris.

7737. — 7 octobre 1969. — **M. Charles Privat** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la situation des rentiers viagers de l'Etat qui font partie d'une des catégories les plus défavorisées de la nation. Le Gouvernement ayant manifesté sa volonté de majorer de 6 p. 100 à partir du 1^{er} janvier 1970 les

rentes viagères de l'Etat, il lui demande s'il ne lui semble pas souhaitable que cette revalorisation s'applique, non à la majoration actuelle, mais à la rente initiale. En effet, si l'on appliquait 6 p. 100 sur la majoration de 10 p. 100 datant du 1^{er} janvier 1967 cela reviendrait à porter cette majoration à 10,60 p. 100, soit 0,60 de plus, ce qui ne serait qu'une revalorisation dérisoire. En outre, en raison de la dévaluation nouvelle, la loi de majoration devrait être étendue aux rentes constituées entre le 1^{er} janvier 1964 et le 31 décembre 1968. Il lui demande quelles mesures il compte prendre ou proposer à ce sujet.

7738. — 7 octobre 1969. — **M. Douzans** signale à **M. le ministre de l'éducation nationale** l'émotion de nombreux parents d'élèves de la Haute-Garonne devant l'insuffisance notoire des parts de bourse, qui viennent de leur être notifiées. Il lui demande si cette parcimonie provient d'une insuffisance des crédits mis à sa disposition ou d'une interprétation, trop stricte des situations de chacun, par l'inspection académique de la Haute-Garonne. Il lui demande, quel que soit le cas, s'il n'estime pas qu'un effort tout particulier doit être fait pour permettre aux familles laborieuses de faire face aux dépenses accrues qui résultent en milieu rural de la scolarisation des enfants. Il lui demande également s'il peut lui faire connaître la suite qu'il entend réserver à cette proposition.

7739. — 7 octobre 1969. — **M. Paul Callaud** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'il est admis que la dispense de la taxe de publicité foncière dont bénéficient les hypothèques prises par les organismes d'habitation à loyer modéré et de crédit immobilier pour la sûreté des prêts individuels aux particuliers (art. 841 bis 5 C. F. I.) s'applique aux hypothèques garantissant les prêts consentis par les caisses d'épargne dans le cadre de la législation sur les H. L. M. (B. O. E. D. 1953, n° 6450, et 1958 I 7729, IV B 5°). Il lui demande si cette exonération s'applique aux inscriptions garantissant les prêts complémentaires à ceux consentis par les caisses d'épargne au titre de l'épargne-crédit ; et, dans l'affirmative, à quelles conditions est subordonnée la dispense de taxe.

7740. — 7 octobre 1969. — **M. Paquet** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** que les paragraphes 7 et 8 de l'annexe III jointe à la circulaire n° 203 du 3 décembre 1968 émanant du secrétariat d'Etat aux affaires sociales accordent l'équivalence du diplôme d'Etat de manipulateur d'électroradiologie aux titulaires du brevet de spécialité du deuxième degré de manipulateur radiographe délivré par le service de santé de l'armée de terre après succès aux examens organisés depuis 1953 ainsi qu'aux possesseurs du brevet technique du deuxième degré de manipulateur radiographe délivré par le service de santé des troupes de marine après succès aux examens depuis 1953. Il lui demande pour quelles raisons le brevet de manipulateur radiographe délivré par le service de santé des armées (air) ne permet pas l'attribution par équivalence du diplôme d'Etat de manipulateur radiographe.

7743. — 7 octobre 1969. — **M. Poudevigne** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que l'effort fait en faveur des rentiers viagers du secteur public, lors du vote de la loi de finances pour 1969, et le relèvement de 8 p. 100 des majorations annoncé par le Gouvernement comme devant s'appliquer à compter du 1^{er} janvier 1970, ne constituent pas des mesures suffisantes pour préserver le pouvoir d'achat de ces catégories de personnes âgées. Sans doute, la revalorisation des rentes viagères doit-elle être considérée comme une mesure exceptionnelle qui déroge au droit français des obligations. Mais, à côté de l'aspect juridique du problème, il est indispensable de considérer l'aspect social. La plupart des rentes viagères du secteur public ont un caractère alimentaire. Il apparaît indispensable qu'elles soient revalorisées dans une proportion aussi proche que possible du coefficient d'augmentation des prix. Le relèvement de 6 p. 100 envisagé par le Gouvernement devrait porter, non pas sur la majoration elle-même, mais sur le total de la rente initiale et de la majoration. Il serait également normal, par suite de la dévaluation du franc, d'accorder une certaine majoration aux rentes constituées postérieurement au 1^{er} janvier 1964. Il lui demande s'il peut donner l'assurance qu'un effort maximum sera fait en ce sens dans le projet de loi de finances pour 1970.

7745. — 7 octobre 1969. — **M. Stehlin** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** si un engagé volontaire de la guerre 1914-1918, réformé définitivement avant la fin des hostilités pour « maladies contractées au service », a encore

la possibilité de présenter une demande de pension, en s'appuyant sur les dispositions relatives à la présomption d'origine, d'après lesquelles tout homme bon pour le service ou engagé volontaire, réformé pour cause de maladie, est considéré comme ayant contracté celle-ci au service. Il lui demande si l'intéressé n'a pas automatiquement droit à pension.

7746. — 7 octobre 1969. — **M. Cressard** rappelle à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** que l'article L. 566 du code de la sécurité sociale prévoit que sont affiliés obligatoirement aux assurances sociales les élèves des établissements d'enseignement supérieur âgés de moins de vingt-six ans. Ces dispositions permettent aux étudiants bacheliers de terminer leurs études supérieures en bénéficiant de la couverture sociale née de ce régime. Par contre, les dispositions en cause devraient être assouplies en faveur des étudiants non bacheliers qui poursuivent leurs études supérieures après avoir présenté un examen spécial d'entrée dans les universités. Ces étudiants, pour se présenter à cet examen, doivent être âgés au moins de vingt ans au 1^{er} octobre et justifier de deux années d'activité professionnelle salariée ou être âgés de vingt-quatre ans. En ce qui concerne ces derniers, il est bien évident qu'ils ne peuvent terminer les études entreprises avant l'âge de vingt-six ans. Il lui demande s'il n'envisage pas des mesures dérogatoires aux dispositions de l'article L. 566 de telle sorte que cette catégorie d'étudiants puisse bénéficier, jusqu'à la fin de leurs études supérieures, de la couverture sociale procurée par le régime de sécurité sociale des étudiants.

7747. — 7 octobre 1969. — **M. Cressard** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture** la question écrite qui lui a été posée par **M. Bisson** (n° 6451), question relative aux problèmes que pose la préparation à l'examen du B. T. A. adulte. Cette question a obtenu une réponse au *Journal officiel* (Débats A. N. du 30 août 1969, page 2149). S'agissant du même problème, il souhaiterait connaître les résultats des examens du B. T. A. adulte en 1969. Il lui demande, à ce sujet, combien de candidats se sont présentés, combien ont été admis et, par voie de conséquence, il souhaiterait savoir s'il estime que les chances de promotion sociale données par cet examen aux jeunes agriculteurs lui paraissent convenables ou méritent éventuellement d'être améliorées en tenant compte, par exemple, des suggestions qui figuraient dans la question précitée.

7752. — 7 octobre 1969. — **M. Tricon** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** : a) de lui faire connaître les motifs qui retardent le remboursement des obligations Chemins de fer italiens 3 p. 100 1888, dont les titres ont été déposés au mois de février 1968 en vue de cette opération ; b) sur quels critères, des titres ayant été régulièrement achetés sur le marché des courtiers en valeurs mobilières, par ministère d'agent de change, ont pu être refusés par la direction du Trésor, alors que, contrairement à des précédents, aucune autorité n'a fait opposition à ces transactions. Les opérations effectuées sur le marché des courtiers en valeurs, et contrôlées par sa chambre syndicale, constituée légalement, n'ont en aucun cas été l'objet de restrictions, jusqu'à la disparition de ce marché absorbé en janvier 1962 par la compagnie des agents de change ; c) si le refus de remboursement par la direction du Trésor, de titres achetés régulièrement, il y a de nombreuses années, ne constitue pas une atteinte à la bonne fin des transactions effectuées à la Bourse de Paris.

7753. — 7 octobre 1969. — **M. Marc Jacquet** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** que son attention a été attirée par certains anciens agents de la Société nationale des chemins de fer en Algérie sur la mutuelle qu'ils avaient créée lorsqu'ils étaient agents de la S. N. C. F. A. Cette mutuelle est une société de secours mutuels approuvée par arrêté ministériel du 26 mai 1914. Elle avait pour but de venir en aide aux veufs, veuves et orphelins des membres participants décédés, cette aide se traduisant par le versement d'un capital décès. Depuis l'indépendance de l'Algérie, les correspondances adressées par des mutualistes à cet organisme n'ont pas obtenu de réponse. Or, certains d'entre eux ont effectué des versements de cotisations qui portent sur plusieurs dizaines d'années. Il lui demande s'il a connaissance de la situation de la mutuelle en cause et s'il est possible d'envisager un reversement par cet organisme des cotisations versées par les membres actuellement revenus en France. Ce reversement pourrait peut-être, d'ailleurs, prendre la forme d'une participation au compte « rachats des cotisations » de sécurité sociale des agents rapatriés de la S. N. C. F. A. Il souhaiterait avoir si des interventions dans ce sens ont déjà été faites en faveur de ces mutualistes.

7756. — 7 octobre 1969. — **M. Péronnet** rappelle à **M. le ministre de l'intérieur** sa question écrite n° 6837 et la réponse parue au *Journal officiel* du 13 septembre 1969, page 2233. Il prend acte avec satisfaction des efforts faits par son département pour rationaliser les méthodes de gestion et améliorer l'efficacité de ses services. Il lui demande si les suggestions qu'il a faites en ce qui concerne la division administrative et dont la réalisation n'est pas subordonnée à l'accord d'un autre département ministériel, ne pourraient pas être d'ores et déjà expérimentées dans certains C. A. T. I., parallèlement avec les études entreprises, ce qui permettrait alors d'établir rapidement un organigramme définitif. Il lui suggère que cette expérimentation puisse être réalisée par les C. A. T. I. situés au siège des préfectures qui ont accompli un effort particulier en matière d'informatique : Lille pour la zone de défense dès l'installation de l'ordinateur prévu en 1969, Toulouse chef-lieu de l'ex-région militaire, avec l'aide de l'atelier mécanographique dont les travaux de pale qu'il exécute seront pris en charge dès le 1^{er} janvier 1970 par l'ordinateur de la Trésorerie générale ce qui permettrait à cet atelier de retrouver son plein emploi.

7758. — 7 octobre 1969. — **M. Boulay** indique à **M. le ministre de l'éducation nationale** qu'un très grand nombre d'étudiants boursiers de l'enseignement supérieur éprouvent de grandes difficultés dès les débuts de l'année universitaire en raison du versement très tardif du premier terme de leur bourse. Il lui fait observer, en effet, que beaucoup d'étudiants n'encaissent pas le premier trimestre de la bourse avant la fin du mois de décembre ou le début du mois de janvier et que beaucoup d'autres n'encaissent ce trimestre qu'en mars ou avril, en même temps que le second terme. Cette lenteur du versement des bourses entraîne souvent une brutale augmentation de la charge familiale, et ce au moment où les familles doivent supporter les frais de la rentrée (impôt sur le revenu des personnes physiques, impôts locaux directs, achats de fournitures scolaires, droits d'inscription, etc.). Dans ces conditions, il lui demande s'il peut lui faire connaître quelles mesures il compte prendre pour réformer le système actuel du paiement des bourses d'enseignement supérieur, afin que les étudiants puissent percevoir l'aide qui leur a été promise dès le mois de la rentrée et, à défaut, quelles mesures il compte prendre pour permettre aux étudiants les plus modestes de percevoir des avances sur bourses ou même le premier terme de bourse sur simple demande adressée au recteur ou au doyen.

7759. — 7 octobre 1969. — **M. Poudevigne** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** que, antérieurement au 1^{er} janvier 1969, l'administration avait admis que, lorsque dans une même entreprise les salariés dont la rémunération excède le plafond fixé pour le calcul des cotisations de sécurité sociale bénéficient d'avantages en nature identiques à ceux qui sont servis aux autres employés et ouvriers, l'évaluation de ces avantages en nature prévue à l'égard de ces derniers, pour la détermination du revenu imposable — c'est-à-dire une évaluation forfaitaire d'après les règles applicables en matière de sécurité sociale — pouvait être adoptée pour l'ensemble du personnel, afin d'éviter les anomalies qui résulteraient d'évaluations différentes (code annoté adm. 1956, art. 89, n° 9, renvoi 1). Mais, dans l'instruction du 22 mars 1967 (§ 11) relative au contrôle des frais généraux (art. 27 à 32 de la loi n° 65-566 du 12 juillet 1965) il a été précisé que ladite solution devait être regardée comme caduque, et que les avantages en nature devaient être évalués d'après leur valeur intrinsèque et réelle, dès lors que le montant total des sommes effectivement perçues en espèces par le bénéficiaire, au cours de l'année excède le chiffre limite fixé pour le calcul des cotisations de sécurité sociale, même si ces avantages sont identiques à ceux qui sont éventuellement attribués à des employés dont le salaire en espèces est inférieur à ce plafond. Cette nouvelle doctrine administrative, mise en application à compter du 1^{er} janvier 1969 pour l'imposition des revenus de 1968, vise notamment les cadres et le personnel de direction des hôpitaux auxquels est fourni un logement de fonctions. Or, il convient de considérer que la possession d'un tel logement ne présente qu'un avantage réduit du fait qu'elle correspond en même temps à une véritable sujétion, par l'obligation à résidence sur le lieu même du travail, au milieu des malades, d'une part, et parce qu'elle ne permet pas au bénéficiaire de prétendre à la récupération ou au paiement des heures supplémentaires, d'autre part. Il lui demande si, dans ces conditions, il n'estime pas équitable de rétablir la tolérance administrative qui était appliquée antérieurement au 1^{er} janvier 1969, tout au moins lorsqu'il s'agit de catégories de personnels pour lesquels le logement par l'établissement employeur est imposé par la nature même des fonctions et comporte, à côté de certains avantages, des inconvénients notables.

7761. — 7 octobre 1969. — **M. Beucler** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** : 1° si un marchand de biens, ayant acquis des propriétés rurales depuis vingt-cinq ou trente ans, sans clause ni intention de revente, et se trouvant face à une expropriation par une collectivité publique ou une réalisation amiable pour éviter l'expropriation, est soumis à l'impôt sur les plus-values ou sur les B. I. C., les fermages étant déclarés dans ses revenus et non dans les B. I. C. ; 2° si, en cédant volontairement des propriétés rurales à une société privée, il est soumis à l'impôt sur les plus-values ou sur les B. I. C. ; 3° s'il est soumis à un impôt quelconque dans le cas de cessation de son activité et si des réalisations ont lieu dans un délai de trois ans, le contribuable étant au forfait jusqu'en 1968.

7762. — 7 octobre 1969. — **M. Dassié** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'en vertu de la loi n° 66-10 du 6 janvier 1966 modifiée, sont assujetties à la taxe sur la valeur ajoutée au taux ordinaire de 19 p. 100 les réparations de véhicules automobiles effectuées par les garagistes, quelle que soit la qualité, semble-t-il, de la partie tenue au règlement de la facturation. Il lui soumet le cas suivant : lorsque survient une avarie sur un véhicule transporté par la Société nationale des chemins de fer français, cette société refuse de prendre en charge la taxe sur la valeur ajoutée frappant le coût de la remise en état effectuée par le concessionnaire-garagiste réceptionnaire dudit véhicule ; il lui demande, en conséquence : 1° si la Société nationale des chemins de fer français est en droit d'opposer un tel refus ; 2° dans l'affirmative, si la réparation du véhicule endommagé doit nécessairement donner lieu à une facturation intégrée dans le chiffre d'affaires imposable. S'il devait en être ainsi, il subsisterait une perte pour le concessionnaire-garagiste équivalente au montant de la taxe sur la valeur ajoutée non récupérée.

7763. — 7 octobre 1969. — **M. Dassié** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'en vertu de l'article 9-I de la loi de finances pour 1967, n° 66-935 du 17 décembre 1966, l'assujettissement à la taxe sur la valeur ajoutée au titre de la livraison à soi-même d'immeubles affectés à l'habitation n'est exigé que lorsqu'il s'agit d'immeubles destinés à être vendus, d'immeubles construits avec l'intervention d'un intermédiaire ou d'un mandataire, d'immeubles construits par des sociétés dont les parts ou actions assurent en droit ou en fait l'attribution en propriété ou en jouissance d'un immeuble ou d'une fraction d'immeuble. Il lui demande si dans le cas d'une donation faite d'un appartement par le promoteur à l'un de ses enfants, postérieurement à l'achèvement des travaux, le prix de revient dudit appartement doit être compris dans le prix de revient de livraison à soi-même et assujetti, en ce sens, à la taxe sur la valeur ajoutée.

7764. — 7 octobre 1969. — **M. Dassié** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que l'article 3-I de la loi n° 63-1241 du 19 décembre 1963 (code général des impôts, art. 150 ter) soumet à l'impôt sur le revenu des personnes physiques les plus-values réalisées par des particuliers à l'occasion de la cession ou de l'expropriation de terrains non bâtis ou de biens assimilés. Le paragraphe II de cet article prévoit, en outre, que sont également soumis à ces dispositions les terrains qui supportent des constructions de faible importance ou pouvant être considérées comme destinées à être démolies eu égard, d'une part, à leur valeur et, d'autre part, au prix de cession ou d'expropriation. Toutefois, l'article 40 (§ B) du titre 1^{er} de la circulaire du 18 février 1964 portant commentaire de l'article 3 de la loi du 19 décembre 1963 dispose que : « en dépit des présomptions suivant lesquelles les terrains visés, notamment aux numéros 36 (Terrains réputés insuffisamment bâtis), 37 (Terrains recouverts de bâtiments réputés destinés à être démolis) doivent en principe être assimilés à des terrains à bâtir, les redevables ont la possibilité d'apporter la preuve contraire. Il lui demande si, dans le cas d'une vente d'un terrain et de bâtiments réservés à l'habitation, mais jugés vétustes, à l'association des scouts de France, cette dernière n'ayant pas l'intention de modifier l'état des lieux si ce n'est que de les entretenir et ladite vente ayant donné lieu par ailleurs à la perception des droits d'enregistrement, la preuve est suffisamment apportée qu'il ne s'agit pas d'un terrain à bâtir et qu'ainsi le bénéfice de l'exonération de l'impôt sur le revenu des personnes physiques doit être accordé.

7766. — 7 octobre 1969. — **M. Jacques Barrot** attire l'attention de **M. le Premier ministre (fonction publique et réforme administrative)** sur les longs délais auxquels est soumise la publication des décrets d'application concernant la législation hospitalière, tel que le texte

nécessaire au fonctionnement de l'école de médecine de Nice. Il lui demande s'il n'estime pas indispensable de procéder à une enquête pour déterminer les responsabilités engagées dans les retards apportés à la rédaction et à la signature des textes en question. Il souligne le fait que de nombreuses rancœurs se créent ainsi localement et mettent en cause, indirectement, le Gouvernement, et il lui demande s'il ne pense pas qu'il serait possible d'améliorer cette situation grâce à un aménagement des structures interministérielles.

7767. — 7 octobre 1969. — **M. Sudreau** demande à **M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale** les raisons qui ont conduit le Gouvernement à différer au milieu de l'année 1970 la décision de réduire à douze mois le service national, alors que la nécessité d'économies est plus que jamais évidente et que le pays manque de main-d'œuvre. Il lui demande s'il ne pense pas que le Parlement puisse être saisi au cours de l'actuelle session du projet de loi correspondant.

7768. — 7 octobre 1969. — **M. Boulay** indique à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'un très grand nombre de jeunes étudiants ou étudiantes, qui ne se laissent tenter ni par la drogue, ni par la vie de bohème des « beatniks » ou des « hippies », exercent une petite activité professionnelle à temps partiel soit pendant la durée de leurs études, soit pendant les vacances universitaires, c'est-à-dire pendant les mois d'été. Il lui fait observer qu'il s'agit, la plupart du temps, de jeunes appartenant à des familles modestes et que ce travail, rémunéré, a pour objet d'alléger la charge familiale ou même, dans le cas du travail d'été, de permettre de disposer d'une somme d'argent dès la rentrée universitaire pour attendre le versement du premier terme de bourse, qui n'a généralement lieu qu'en décembre ou janvier. Or, il lui indique qu'en vertu de la législation actuelle, les sommes ainsi encaissées sont imposables à l'impôt sur le revenu des personnes physiques et viennent s'ajouter au revenu imposable du chef de famille, à moins que l'enfant ne décide de faire une déclaration de revenus séparée, ce qui entraîne la plupart du temps une imposition nulle, en raison de la modicité du revenu, mais ce qui a pour conséquence, pour le chef de famille, la perte d'une demi-part. La législation actuelle, qu'il est inutile de rappeler dans la réponse à cette question, est donc particulièrement rigoureuse vis-à-vis des jeunes et des familles et il lui demande, dans ces conditions, de lui faire connaître quelles mesures il compte proposer au Parlement, à l'occasion du projet de réforme de l'impôt sur le revenu des personnes physiques, pour que les revenus du travail d'été des étudiants ne soient désormais plus soumis à l'impôt sur le revenu des personnes physiques, quel que soit le mode de déclaration, et pour que les revenus du travail à temps partiel des étudiants, lorsque ce travail a lieu en cours d'année, ne soient soumis à l'impôt sur le revenu des personnes physiques qu'au-delà d'un abattement de 5.000 francs, quel que soit, également, le mode de déclaration, étant bien entendu que les contribuables intéressés devraient répondre à un certain nombre d'autres conditions (âge, situation familiale, régularité des études, etc.). Une disposition de cette nature, qui entraînerait sans doute une perte minime pour le Trésor, encouragerait les jeunes et aiderait grandement les familles, ce qui explique que les uns et les autres l'attendent avec impatience.

7769. — 7 octobre 1969. — **M. Chazelle** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la situation dans laquelle se trouvent les agriculteurs qui, ayant procédé avant 1962 au partage de leurs biens, ne peuvent bénéficier de l'indemnité viagère de départ et se trouvent ainsi pénalisés pour avoir agi en précurseurs de la réglementation actuellement en vigueur. Il lui demande s'il ne pourrait être envisagé d'accorder aux intéressés une indemnité dégressive dans le temps afin de remédier à la disparité ainsi créée.

7770. — 7 octobre 1969. — **M. Durieux** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que les négociants en vins et alcools, détenant des marchandises qui n'ont pas encore supportés les droits de circulation et de consommation, sont astreints à l'établissement de deux inventaires par an afin de permettre le contrôle des stocks par les agents du service général des contributions indirectes. Il lui précise que, bien qu'il ait été envisagé de réduire ces inventaires à un seul par an, afin tout à la fois de simplifier la tâche de l'administration et de dispenser les négociants de la répétition d'un travail fastidieux, sans résultat appréciable pour le contrôle des stocks, les intéressés viennent d'être avisés qu'ils seront tenus de produire un troisième inventaire dans l'année. Il attire son attention sur le fait que cette décision entraînera automatiquement un surcroît de travail improductif pour les négociants et vraisemblablement une augmentation des effectifs des agents chargés

des opérations de vérification et il lui demande s'il n'estime pas qu'il serait nécessaire que soit étudié, en accord avec les intéressés, un système d'inventaire annuel assurant l'indispensable contrôle que l'administration doit exercer sur les stocks de vins et alcools.

7771. — 7 octobre 1969. — **M. Edouard Charret** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'un hôpital privé a souscrit, il y a environ quinze ans, une assurance de groupe à la Compagnie Le Phénix (dit « Régime de retraite », gr. 4, non salariés) pour ses médecins. Les cotisations ont été et sont régulièrement payées. Il lui demande les raisons pour lesquelles cette compagnie s'appuyant sur l'ordonnance n° 59-75 du 7 janvier 1959 et prétendant se référer au fait que ses conditions d'application n'ont pas reçu l'accord du ministère de l'économie et des finances, a fait des réserves sur le montant des futurs arrérages et les a d'ores et déjà réduits du tiers.

7772. — 7 octobre 1969. — **M. Lebas** demande à **M. le ministre de la justice**, au égard aux termes du dernier alinéa de l'article 229 de la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966, sur les sociétés commerciales, si un notaire peut opposer le secret professionnel au commissaire aux comptes d'une société dont il a enregistré l'augmentation de capital. Il souhaiterait en somme savoir si un officier ministériel doit, au regard de l'article 229, être assimilé à un auxiliaire de justice. Il lui demande également si le notaire peut invoquer le secret professionnel vis-à-vis du commissaire aux comptes qui lui demande les raisons pour lesquelles les fonds provenant d'une augmentation de capital n'ont été restitués à la société qu'après un délai de quatre mois.

7773. — 7 octobre 1969. — **M. Massoubre** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur les droits d'enregistrement payés par des agriculteurs à l'occasion de l'acquisition de terres non préemptées. Il lui demande si ces droits ne pourraient être admis en déduction de leurs charges fiscales au même titre que la T. V. A.

7774. — 7 octobre 1969. — **M. Massoubre** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur le problème de l'exonération ou de la diminution des droits de mutation accordée aux industriels se décentralisant (vente par des collectivités locales de terres équipées, etc.) La législation actuelle prévoit que seuls les terrains acquis par déclaration d'utilité publique peuvent bénéficier à la revente de l'exonération totale. Il lui demande s'il peut envisager une modification de ces dispositions, de telle sorte que l'ensemble des acquisitions immobilières effectuées par des industriels se décentralisant entre purement et simplement dans le champ d'application de la T. V. A. et que les collectivités ou autres organismes (C. C. I., par exemple), acquérant, équipant et revendant des terrains industriels soient tous soumis à ce régime.

7775. — 7 octobre 1969. — **M. Stirn** expose à **M. le ministre de l'agriculture** qu'un agriculteur ayant cessé son activité avait obtenu l'indemnité viagère de départ. Etant décédé postérieurement, sa veuve a bénéficié de la réversion mais cela antérieurement au décret du 26 avril 1968. La Caisse de mutualité sociale agricole refusé à cette personne le bénéfice des prestations malades au motif que la réversion est intervenue antérieurement au décret susdit, lequel prévoit dans son article 23 que ses dispositions sont applicables à partir de sa publication et seulement pour les transferts effectués postérieurement à cette date. Il lui demande si on ne doit pas considérer que les bénéficiaires de l'indemnité de réversion peuvent bénéficier de l'assurance maladie même si la réversion est intervenue antérieurement au décret précité, l'application postérieure au décret étant limitée aux conditions d'attribution de l'indemnité viagère de départ.

7776. — 7 octobre 1969. — **M. Stirn** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture** que lorsque les dossiers attaquant le remembrement sont déposés devant les tribunaux administratifs, les requêtes sont enregistrées au greffe. Le ministère de l'agriculture dispose d'un délai de deux mois pour y répondre. Dans ces sortes d'affaires, il se révèle que les services du ministère ne sont pas en mesure de répondre dans les délais impartis. Il serait souhaitable de s'inspirer de la solution qui a été adoptée par un décret du 28 janvier 1969 relatif aux recours dirigés contre les conseils de revision. Cette solution consiste à donner aux préfets qualité pour

présenter exceptionnellement la défense de l'administration devant le tribunal administratif. Il lui demande dans le cadre des mesures de déconcentration et pour améliorer la procédure du remembrement, s'il ne serait pas possible d'appliquer cette méthode dans le cas considéré.

7777. — 7 octobre 1969. — **M. Francis Vals** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur le décret n° 69-494 du 30 mai 1969 paru au *Journal officiel* et notamment au *Bulletin officiel* de l'éducation nationale n° 24 du jeudi 12 juin 1969. Ce texte avait pour objet les conditions de nomination, d'avancement et de rémunération des emplois de direction à l'éducation nationale. Il s'étonne qu'aucune suite n'ait été donnée à ce décret qui devait prendre effet à compter du 1^{er} janvier 1968. Il lui demande : a) les raisons de ce retard ; b) les mesures qu'il compte prendre pour le mettre en application dans le meilleur délai.

7781. — 7 octobre 1969. — **M. Brocard** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** le cas de personnes qui, pour des raisons familiales, se trouvent dans l'obligation d'effectuer un travail à domicile et ne peuvent, de ce fait, bénéficier de la retraite complémentaire au même titre que les ouvriers travaillant en usine. Il lui demande s'il ne serait pas équitable que des mesures soient prises en faveur de ces salariés dont l'adhésion à une caisse de retraite complémentaire est systématiquement refusée.

7782. — 7 octobre 1969. — **M. Destremau** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la situation des familles nombreuses qui doivent acquitter double taxe en matière de vignette automobile par le seul fait que leurs membres ne peuvent tenir dans un véhicule de faible dimension. Il lui demande s'il n'estime pas qu'il serait nécessaire de modifier la législation actuelle afin de supprimer cette charge supplémentaire, une famille ayant quatre enfants et plus n'étant tenue d'acquitter que la taxe simple, quel que soit le véhicule dont elle fait usage.

7783. — 7 octobre 1969. — **M. Douzens** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les pertes occasionnées cette année par le mildiou aux planteurs de tabac. L'assurance qui couvre les risques de ces planteurs laisse au moins 30 p. 100 de la perte, à leur charge. Les planteurs de tabac demandent que les pertes retenues soient appréciées en fonction de la différence entre le prix de la récolte et le prix moyen des trois dernières années. Il lui demande la suite qu'il se propose de réserver à cette légitime revendication.

7785. — 7 octobre 1969. — **M. Charles Privat** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur les conséquences qu'entraîne, pour les agriculteurs français, l'application du décret n° 69-502 du 28 mai 1969 portant création et organisation d'un comité national interprofessionnel du miel. En effet ce décret institue une taxe assortie d'un contrôle parafiscal peu compatible avec l'agriculture française qui, dans la majorité des cas, est constituée par de petits propriétaires d'un nombre de ruches limité, demeurant dans des régions particulièrement déshéritées. Elle ne constitue, en fait, dans la majorité des cas, qu'un complément de revenus. L'application de la réglementation nouvellement édictée risque de provoquer la disparition d'un grand nombre de ruchers, ce qui serait contraire au but même que s'est fixé le décret du 28 mai 1969. Il lui demande donc quelles mesures il compte prendre pour remédier aux inconvénients signalés.

7792. — 8 octobre 1969. — **M. Peyret** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur le fait que dans les régions à vocation d'élevage de moutons l'obligation qui est faite par les dispositions de l'article 3 du décret du 20 avril 1950 modifié par le décret n° 68-847 du 28 septembre 1968 à l'employeur d'asseoir les cotisations dues au titre des assurances sociales agricoles sur la rémunération réelle perçue par l'assuré pose de difficiles problèmes d'application. En effet, si cette méthode est justifiée et peut s'appliquer dans les régions de grandes cultures industrialisées, elle crée par contre de graves difficultés dans les régions où le berger est polyvalent et où une partie importante du travail est laissée à son initiative, notamment pour les absences relatives à son service ou à ses activités familiales. Le fait de procéder à un décompte sur un tarif horaire provoque donc des complications entre employeur

et employés, les déclarations ne correspondant pas au nombre d'heures réellement effectué par l'employé. Il lui demande donc s'il n'estime pas qu'il serait préférable de prévoir une disposition permettant dans les cas semblables, et notamment dans les régions de polyculture, de pouvoir procéder à un calcul sur la base d'un salaire mensuel, cette mesure offrant l'avantage d'être plus simple et d'assurer la bonne entente entre employeur et employés.

7793. — 8 octobre 1969. — **M. Gissinger** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** qu'une infirmière diplômée d'Etat d'un hôpital civil a demandé et obtenu sa mise en disponibilité, sans rémunération, pour une durée d'un an au titre de l'article L. 876 du code de la santé publique, c'est-à-dire pour élever un enfant de moins de cinq ans. Cette mise en disponibilité, du point de vue statutaire, doit être accordée de droit. Mettant à profit cette situation, l'intéressée a ouvert quelques mois plus tard un cabinet de soins à domicile de jour et de nuit sans en avoir informé l'administration de l'hôpital. Elle exerce de ce fait une activité lucrative qui est en contradiction avec l'objet qui a motivé sa mise en disponibilité. Ni dans les articles L. 870 à L. 879 du code de la santé publique, ni dans la circulaire d'application du 29 novembre 1965 il n'est précisé que les agents mis en disponibilité au titre de l'article L. 871 ont ou n'ont pas droit de se livrer à un travail rémunéré. La commission administrative de l'hôpital en cause considère que l'activité actuelle de son infirmière est irrégulière, bien qu'à sa connaissance aucun texte précis ne se rapporte à cette situation. Il lui demande quelle est sa position dans cette affaire et lui demande s'il ne pense pas que la réglementation en vigueur en ce domaine devrait être précisée.

7794. — 8 octobre 1969. — **M. Dusseaux** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** le problème que pose l'autonomie des unités qui composent chaque université, à qui est refusé, sauf cas très exceptionnels, le statut d'établissement, ou pour le moins la personnalité morale. De fait les petites facultés (sciences, lettres, droit) d'une même ville, transformées en unités regroupées en une même université, n'ont plus la situation qu'elles avaient avant la loi d'orientation, alors que le conseil de l'université comprendra des unités telles que Médecine et Institut universitaire de technologie (I. U. T.) qui auront automatiquement le statut d'établissement. Enfin, dans les villes où il n'y a pas de faculté, mais un C. S. U., le ministère de l'éducation nationale, pour des raisons de commodités bien compréhensibles, accordera la personnalité morale. En conséquence, il lui demande quelles mesures il entend prendre pour que soit remédié à cette situation et de façon que soit accordée l'autonomie à tous les établissements d'enseignement supérieur.

7795. — 8 octobre 1969. — **M. Dusseaux** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que le blocage éventuel des crédits attribués au fonds d'action conjoncturelle peut nuire très sérieusement à l'activité des navires maritimes et portuaires pour les raisons suivantes : 1° si même les crédits portuaires pour 1970 demeurent au niveau de 1969, les mesures envisagées n'en aboutiront pas moins à un ralentissement des travaux en cours — soumis à l'action destructrice de la mer — et au report de l'engagement d'équipements portuaires attendus depuis plusieurs années ; 2° ces retards ne feront qu'accentuer l'avance des grands ports étrangers concurrents, procurant à ceux-ci une occasion supplémentaire de bénéficier de trafics en provenance ou à destination de notre pays. En conséquence, il lui demande s'il peut lui donner l'assurance que les mesures de blocage n'affecteront pas la part des crédits du fonds d'action conjoncturelle qui devraient être accordés en priorité à l'exécution des travaux d'équipement de nos ports maritimes.

7796. — 8 octobre 1969. — **M. Dusseaux** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** que les dispositions de la convention franco-espagnole du 1^{er} avril 1959 ne s'appliquent pas aux pensionnés ou aux retraités et que les Français ayant fixé leur résidence en Espagne ne peuvent bénéficier d'aucun remboursement par la sécurité sociale pour les frais médicaux et pharmaceutiques qu'ils ont engagés. Par contre, l'avenant n° 1 du 12 avril 1962 prévoit que les prestations maladie sont maintenues aux travailleurs français en cas de transfert de résidence en Espagne. Il lui expose à cet égard la situation d'un retraité de la sécurité sociale qui réside en Espagne à une distance relativement faible de la frontière française. L'intéressé s'est fait soigner par un médecin français et s'est procuré les produits pharmaceutiques qui lui étaient nécessaires en France. Malgré cela la sécurité sociale refuse de lui verser les prestations maladie. Il lui demande s'il n'estimé pas devoir faire étudier le problème ainsi exposé afin de compléter la convention franco-espagnole

en cause, de telle sorte que les prestations maladie puissent être également maintenues aux retraités français résidant en Espagne. Si cette suggestion ne pouvait être retenue, il lui demande s'il ne pense pas que, du moins, les retraités faisant appel à des médecins et pharmaciens français pour se soigner, pourraient obtenir le remboursement des frais ainsi engagés.

7797. — 8 octobre 1969. — **M. Fontaine** expose à **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé des départements et territoires d'outre-mer**, qu'à maintes reprises il a appelé son attention sur la disparité grandissante et choquante existant entre les taux d'allocations familiales applicables en métropole et ceux qui sont en vigueur dans les départements d'outre-mer. Il lui signale que si l'on prend comme année de référence l'an 1965 et qu'on lui affecte l'indice 100, après les diverses majorations intervenues, la progression cumulée au 1^{er} octobre 1969 s'établit à 114,52 pour les départements d'outre-mer contre 140,03 pour la métropole, soit un écart de 25,51 p. 100. Il lui demande en conséquence, instamment, ce qu'il envisage de faire pour rattraper ce retard.

7798. — 8 octobre 1969. — **M. Fontaine** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** qu'à maintes reprises il a appelé son attention sur la disparité grandissante et choquante existant entre les taux d'allocations familiales applicables en métropole et ceux qui sont en vigueur dans les départements d'outre-mer. Il lui signale que si l'on prend comme année de référence l'an 1965 et qu'on lui affecte l'indice 100, après les diverses majorations intervenues, la progression cumulée au 1^{er} octobre 1969 s'établit à 114,52 pour les départements d'outre-mer contre 140,03 pour la métropole, soit un écart de 25,51 p. 100. Il lui demande en conséquence, en insistant, ce qu'il envisage de faire pour rattraper ce retard.

7799. — 8 octobre 1969. — **M. Cornette** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que, compte tenu de la part revenant au prix de reprise en raffinerie dans le coût aux usagers de l'essence ordinaire et du supercarburant, la hausse du prix du pétrole brut et des coûts de transport jusqu'aux raffineries françaises résultant de la dévaluation du 8 août 1969 ne semble pas telle qu'elle justifie, à elle seule, la majoration du prix des carburants entrée en vigueur le 29 septembre 1969 et qui aggrave la disparité déjà sensible sur les prix des carburants entre la France et d'autres pays de la C. E. E. Il lui demande, d'une part, s'il n'était pas possible d'envisager la non-répercussion de la dévaluation sur le prix des carburants et, d'autre part, s'il est possible de connaître le décompte de l'incidence de la dévaluation du 8 août 1969 sur le seul élément de ce prix qu'elle influence, à savoir : le prix de reprise en raffinerie.

7800. — 8 octobre 1969. — **M. Bonhomme** rappelle à **M. le ministre de l'agriculture** qu'en vertu des dispositions de l'article 1106-B du code rural, les exploitants agricoles peuvent être exonérés partiellement des cotisations de l'A. M. E. X. A. s'il s'agit d'assurés vivant sur leur exploitation et participant à sa mise en valeur, à condition que le revenu cadastral retenu au titre de celle-ci pour l'assiette des cotisations d'allocations familiales agricoles soit inférieur à 400 francs. Il lui expose qu'un jeune agriculteur s'est vu refuser cette exonération par la mutualité sociale agricole, motif pris qu'il n'habitait pas sur sa propriété. Cette condition d'habitation ne peut être en effet remplie, l'intéressé ne disposant pas sur la propriété d'une maison habitable. Il lui demande s'il n'envisage pas une modification du texte précité, afin qu'il puisse être tenu compte des situations analogues à celle qui vient d'être exposée.

7801. — 8 octobre 1969. — **M. Boscher** exprime à **M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale** son étonnement devant une opération singulièrement coûteuse et apparemment injustifiée engagée par son ministère à l'occasion d'un projet de regroupement des services du S. I. A. R. à la caserne Bessières, à Paris. Cette opération s'analyse ainsi : 1° transfert des deux circonscriptions Air situées à Paris, 4, avenue de la Porte-d'Issy ; 2° démolition d'un bâtiment à la caserne Bessières ; 3° reconstruction, pour un prix estimé de 1.200.000 francs, d'un bâtiment dit Mecanoel ; 4° déménagement et réinstallation, acquisition de mobilier, le tout chiffrable à 500.000 francs, soit une dépense totale de l'ordre de 2 millions de francs. Cette dépense paraît d'autant plus injustifiée qu'il semble que ce transfert ne serait que provisoire, l'emplacement de la caserne Bessières devant être cédé sous peu d'années au ministère de l'éducation nationale. D'autre part, depuis près d'un an, un des services installés dans le bâtiment de l'avenue de la Porte-d'Issy a été transféré à la caserne Bessières sans qu'aucune nou-

velle affectation n'ait été donnée aux locaux ainsi libérés. Il lui demande, au moment où une politique de stricte économie est recommandée par le Gouvernement, quelles mesures il compte prendre pour mettre fin à ces projets dispendieux et superflus.

7802. — 8 octobre 1969. — **M. Bisson** appelle l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** sur la situation des infirmiers et infirmières, telle qu'elle résulte de l'application du décret n° 69-281 et de l'arrêté interministériel du 24 mars 1969 modifié. L'arrêté en cause a prévu que les agents occupant les emplois d'infirmiers ou d'infirmières devaient être reclassés dans les nouvelles échelles indiciaires dans les conditions fixées par un tableau annexé à ce texte. S'agissant des infirmiers et des infirmières occupant les 1^{er}, 2^e et 3^e échelons, les nouvelles dispositions aboutissent à un reclassement favorable sur le plan des rémunérations, alors que pour les agents des autres échelons, il s'agit, en définitive, d'un maintien pur et simple à l'indice détenu auparavant. Il lui demande s'il n'envisage pas une modification du texte en cause, de telle sorte que soit revalorisée la situation des agents n'ayant bénéficié d'aucun reclassement indiciaire. C'est ainsi qu'avant le 1^{er} juin 1968 les agents qui se trouvaient au 5^e échelon étaient à l'indice 290. A présent les mêmes agents se trouvent placés au 3^e échelon, toujours à l'indice 290. Il lui demande s'il ne pense pas que les agents en cause devraient bénéficier du 4^e échelon, c'est-à-dire d'un avantage de vingt-cinq points indiciaires. Il en serait de même en ce qui concerne les échelons supérieurs.

7803. — 8 octobre 1969. — **M. Bisson** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que les bâtiments d'une exploitation agricole ayant été détruits par un incendie, la compagnie d'assurance a fait expertiser les dommages et, sous prétexte que l'agriculteur a demandé son assujettissement à la T. V. A., refuse de comprendre dans l'indemnité de sinistre le montant des taxes que celui-ci doit payer pour l'exécution des travaux. En réalité la compagnie ignore si l'agriculteur pourra se faire rembourser ces taxes, car il peut se faire, en effet, qu'à la suite d'autres investissements, cet agriculteur se trouve en présence d'un butoir, c'est-à-dire en fait, que le montant des taxes qu'il a à récupérer sur les achats des biens ne constituant pas des immobilisations comme de ceux constituant des immobilisations, absorbe la totalité de la T. V. A. qu'il a encaissée. On ne voit d'ailleurs pas pourquoi la compagnie d'assurances se comporte différemment entre assujettis et bénéficiaires du remboursement forfaitaire; en effet, la prime payée par un assujettit ou par un bénéficiaire du remboursement forfaitaire est la même pour une même garantie et il paraît anormal que l'assureur s'immisce dans la fiscalité de son assuré. Ainsi dans ce cas, si au moment du sinistre l'agriculteur avait été bénéficiaire du remboursement forfaitaire, il aurait pu recevoir environ 100.000 francs, alors qu'étant assujettit, il ne recevra qu'environ 80.000 francs. S'il ne s'était assujettit qu'au 1^{er} janvier 1970 et avait réalisé les réparations seulement en 1970, il aurait pu recevoir 100.000 francs d'indemnité de sinistre. Cette différence de situation paraissant anormale, il lui demande si cette compagnie d'assurances est fondée à agir ainsi.

7805. — 8 octobre 1969. — **Mme Vaillant-Couturier** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que les récentes mesures de restrictions budgétaires frappent gravement l'institut national de la recherche agronomique et risquent d'arrêter le développement du centre. En effet : 1° l'application aveugle des restrictions budgétaires entraînera une répercussion essentielle au niveau des services productifs (laboratoires, serres et dispositifs expérimentaux); 2° l'I. N. R. A. sera contraint d'abandonner plusieurs réalisations urgentes prévues au Plan dans le cadre de la décentralisation; 3° les laboratoires constituent les clients privilégiés des industries françaises de pointe. Ces dernières seront gravement, et parfois irrémédiablement, affectées par un blocage même momentané des crédits accordés à la recherche; 4° la diminution des crédits de fonctionnement en 1970 conduira à un arrêt de certains secteurs de recherche, au ralentissement d'autres, ce qui entraînera une chute de la rentabilité des investissements intellectuels et matériels réalisés à l'I. N. R. A. par l'Etat ces dernières années; 5° un programme de recherche en cours de réalisation ne peut supporter d'arrêt, même momentané, sans le compromettre dans son ensemble. La recherche représentant le ferment du développement technologique et économique futur, son ralentissement nous conduirait à un sous-développement et à la non-compétitivité internationale. L'agriculture subira sans aucun doute le contre-coup de la réduction de ces études d'ordre technique, économique et social qui concourent à l'amélioration du revenu agricole. En conséquence, elle lui demande quelles mesures il compte prendre en vue de débloquent les crédits nécessaires au fonctionnement normal de l'I. N. R. A.

7806. — 8 octobre 1969. — **M. Leroy** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire**, sur le fait que le département de la Seine-Maritime, malgré les travaux envisagés au Havre et à Saint-Valery, ainsi que les améliorations intervenues ou à intervenir à Fécamp et au Tréport, ne suit pas la moyenne des départements côtiers quant à son équipement pour la navigation de plaisance. En conséquence, il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour qu'un port de plaisance soit créé à Dieppe et que cette création intervienne dans les meilleurs délais.

7807. — 8 octobre 1969. — **M. Leroy** attire l'attention de **M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire**, sur le fait qu'il est pratiquement impossible de parvenir dans la région normande au départ des villes du Nord-Est et de la Belgique, dont la population se trouve irrésistiblement attirée vers la région parisienne, depuis la création de l'autoroute du Nord. En conséquence, il lui demande quelles mesures il envisage pour que des routes modernes soient créées pour relier Valenciennes, Calais à la Basse-Seine.

7809. — 8 octobre 1969. — **M. Leroy** attire l'attention de **M. le ministre de l'équipement et du logement (tourisme)** sur le fait que le département de la Seine-Maritime, malgré les travaux envisagés au Havre et à Saint-Valery, ainsi que les améliorations intervenues ou à intervenir à Fécamp et au Tréport, ne suit pas la moyenne des départements côtiers quant à son équipement pour la navigation de plaisance. En conséquence, il lui demande quelles mesures il envisage pour qu'un port de plaisance soit créé à Dieppe et que cette création intervienne dans les meilleurs délais.

7810. — 8 octobre 1969. — **M. Odru** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que l'Etat, en faisant supporter aux collectivités locales une part sans cesse grandissante des dépenses qui lui incombent normalement, porte la responsabilité de l'accroissement des impôts locaux. En outre, tandis que les impôts d'Etat peuvent être acquittés en plusieurs versements sous la forme dite de « tiers provisionnels », les impôts locaux, dont l'échéance arrive en général en même temps que celle de l'impôt sur le revenu, doivent, eux, être acquittés en une seule fois. Cela ne va pas sans causer de très grandes difficultés aux contribuables et en premier lieu aux familles de condition modeste. En conséquence, il lui demande si le Gouvernement entend déposer et faire voter par le Parlement un projet de loi disposant que le paiement des impôts locaux pourra être échelonné et si, en attendant, il ne conviendrait pas pour cette année de reporter au 15 mars le paiement de ces impôts.

7812. — 8 octobre 1969. — **M. Durlieux** expose à **M. le ministre de la justice** que des dispositions reprises à l'article L. 44 du code des débits de boissons, il résulte que : « Tout débit de boissons de deuxième, de troisième et de quatrième catégorie qui a cessé d'exister depuis plus d'un an est considéré comme supprimé et ne peut plus être transmis ». Il lui soumet le cas d'un propriétaire d'un débit de boissons de quatrième catégorie exploité depuis plus de cinquante ans qui a, le 1^{er} janvier 1968, fait une déclaration de cessation d'exploitation par suite de travaux à réaliser dans l'immeuble où se trouve implanté ledit débit. L'intéressé a, le 9 décembre 1968, fait une déclaration de réouverture de ce débit dans le cadre des dispositions reprises à l'article 502 du code général des débits de boissons; le 1^{er} janvier 1969, après avoir assuré l'approvisionnement préalable en boissons, l'exploitant a ouvert ce débit dans lequel ont pénétré alors plusieurs clients qui ont consommé des boissons tout en réglant le montant; après coup, le 25 janvier, cet exploitant a fait une déclaration de cessation d'exploitation et ce pour permettre la poursuite des travaux dont il est question plus avant. Il lui demande si les faits décrits ci-avant, qui se sont déroulés dans le débit à la date du 1^{er} janvier 1969, ont interrompu la préemption annale de licence qui découle des dispositions du susdit article L. 44, étant ajouté que les clients ayant consommé dans le débit à la date du 1^{er} janvier ont, par écrit, attesté de ce qui précède.

7813. — 8 octobre 1969. — **M. Pic** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur un important transfert de crédits de l'éducation nationale à la défense nationale. En effet, le *Journal officiel*, Décrets, du 26 septembre, a publié à la page 9592 un arrêté portant annulation d'un crédit de 300.000 francs au titre de l'éducation nationale (personnels administratifs, techniques, d'inten-

dance et de secrétariat) et ouverture d'un crédit correspondant de 300.000 francs destiné à la rémunération de divers personnels militaires. Il lui demande s'il peut lui indiquer : 1° si de tels transferts de crédits d'un ministère à l'autre, notamment de l'éducation nationale à la défense nationale, sont intégrés dans les documents statistiques sur la répartition des masses budgétaires ; 2° si le Gouvernement tient compte de tels transferts de crédits de l'éducation nationale aux armées quand il fait état des efforts plus importants dont bénéficierait l'éducation nationale par rapport à la défense nationale ; 3° quelles sont les justifications du transfert de crédits précité, à l'heure où l'éducation nationale manque de personnel de tout ordre, aussi bien enseignant qu'administratif ou de service ; 4° quels autres transferts de crédits ont eu lieu dans la loi de finances pour 1969.

7815. — 8 octobre 1969. — **M. Paul Caillaud** expose à **M. le ministre de l'équipement et du logement** que le prix des heures supplémentaires effectuées par le personnel ouvrier des ponts et chaussées est calculé par référence au seul salaire de base sans que soient prises en considération les primes de rendement ou d'ancienneté. Il lui rappelle que les jugements des tribunaux de Cholet le 19 novembre 1952 et de Dijon le 3 juin 1953, ainsi que trois arrêts de la Cour de cassation en date des 4 février 1954, 18 décembre 1963 et 26 janvier 1966 ont donné raison aux revendications élevées à ce sujet par les intéressés, et il lui demande s'il n'estime pas qu'il serait nécessaire de prendre toutes mesures utiles pour que les heures supplémentaires effectuées par ce personnel soient réglées conformément aux décisions judiciaires précitées.

7816. — 8 octobre 1969. — **M. Paul Caillaud** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que son arrêté en date du 24 février 1969 relatif aux effectifs, à l'armement et à l'encadrement des corps de sapeurs-pompiers communaux prévoit dans son article 11 que les effectifs des corps urbains appelés à défendre les agglomérations importantes ne sauraient être inférieurs à : 1° un sapeur-pompier professionnel pour 1.200 habitants, s'il s'agit de personnel effectuant un service de vingt-quatre heures de présence pour vingt-quatre heures de repos (personnel professionnel non logé) ; 2° un sapeur-pompier professionnel pour 1.600 habitants s'il s'agit de personnel effectuant un service de quarante-huit heures de présence pour vingt-quatre heures de repos (personnel professionnel logé). La population intéressée étant celle de l'ensemble du secteur d'intervention, il lui demande : 1° ce qu'il faut entendre par « agglomération importante » ; 2° s'il peut lui préciser quel chiffre de population doit être pris en considération pour l'application du texte précité.

7817. — 8 octobre 1969. — **M. Léon Felix** expose à **M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population** qu'une fois de plus son attention vient d'être attirée par le comité d'établissement d'une grande usine d'automobiles de la région parisienne sur la violation systématique des lois sur l'hygiène et la sécurité par cette société. En effet, malgré diverses interventions des syndicats et du comité d'établissement, l'une d'elles venant à la suite de la mort d'un ouvrier, le 29 novembre 1966, aucun comité d'hygiène et de sécurité n'a été créé, et cela au mépris du décret du 1^{er} août 1947. En conséquence, il lui demande quelles mesures d'urgence il compte prendre pour obliger cette société à respecter les dispositions du décret du 1^{er} août 1947 relatif aux comités d'hygiène et de sécurité.

7818. — 8 octobre 1969. — **M. Laine** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que le comité interministériel du 11 juin 1968 a décidé le principe de l'alignement indiciaire des services extérieurs du ministère des affaires sociales sur les régies financières, et il lui précise que depuis cette date le reclassement des inspecteurs du Trésor est paru au *Journal officiel*. Il lui demande à quelle date seront publiées les nouvelles échelles de traitement applicables aux inspecteurs de l'action sanitaire et sociale.

7819. — 8 octobre 1969. — **M. Sallenave** rappelle à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** qu'en vertu de l'article 22 du décret n° 68-253 du 19 mars 1968, les cotisations de base des assurés à titre obligatoire au régime d'assurance maladie et maternité des travailleurs non salariés exerçant une activité professionnelle sont réparties en deux échéances semestrielles fixées au 1^{er} avril et au 1^{er} octobre de chaque année. Il en est de même, en vertu des articles 42 et 46 dudit décret, pour les cotisations de base des assurés volontaires, d'une part, et pour les cotisations additionnelles et particulières, d'autre part. Il lui demande si, dans

le cadre des aménagements qui doivent être apportés au fonctionnement de ce régime, il n'estime pas opportun, afin que les obligations des assujettis apparaissent moins lourdes, de répartir ces cotisations en quatre échéances trimestrielles, au lieu de deux.

7821. — 8 octobre 1969. — **M. Schloesing** signale à **M. le ministre de l'agriculture** le cas d'une veuve d'agriculteur qui a cédé ses biens à un agriculteur non installé et s'est vu refuser le bénéfice de l'indemnité viagère de départ parce que l'installation du concessionnaire s'est faite en pleine propriété et non en qualité de preneur (en application de l'article 12 du décret du 26 avril 1968). Il lui demande s'il n'envisage pas de rapporter les dispositions de ce décret qui, à l'usage, se révèlent particulièrement injustes.

7822. — 8 octobre 1969. — **M. Schloesing** demande à **M. le ministre de l'agriculture** s'il peut lui indiquer : a) combien de demandes d'indemnité viagère de départ ont été déposées chaque année depuis son institution, dans chacun des départements de la région Aquitaine ; b) combien ont été accueillies favorablement ; c) les motifs de refus les plus fréquemment opposés.

7823. — 8 octobre 1969. — **M. Schloesing** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la lenteur apportée au remboursement aux contribuables des crédits d'impôts, citant l'exemple d'un crédit d'impôt retenu en 1966, 1967 et 1968 pour lequel l'administration indique que le « reversement pourrait intervenir vers la fin de l'année courante, au moins pour ce qui est des deux premières années en cause ». Il lui demande ce qu'il entend faire pour que soient diminués les délais actuellement nécessaires à la réalisation de ce genre d'opération.

7824. — 8 octobre 1969. — **M. Schloesing** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur le cas d'un agriculteur né en 1910 qui, devenu cardiaque et dans l'incapacité de travailler, a dû résilier son bail de fermier en septembre 1969, mais ne pourra bénéficier de la retraite pour invalidité que dans une année. Il lui demande de quelle manière l'intéressé pourrait être admis à bénéficier de l'indemnité viagère de départ structurante.

7825. — 8 octobre 1969. — **M. Bricout** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que, à propos d'un cas récent particulièrement caractéristique en Seine-et-Marne (affaire Gorce), le problème de l'indemnité d'éviction au preneur sortant apparaît comme de plus en plus légitimement préoccupant. Il lui demande s'il n'envisage pas la mise à l'étude de modifications au statut du fermage tendant à apporter au preneur évincé des garanties indispensables sur le plan moral comme sur le plan matériel.

7826. — 8 octobre 1969. — **M. Schloesing** attire l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** sur la situation au regard de la sécurité sociale ou des caisses chirurgicales des jeunes gens sortant des C. E. T. et qui sont à la recherche d'emplois. Ces jeunes gens en quête d'emplois sont tout d'abord inscrits comme demandeurs d'emplois auprès des services de la main-d'œuvre pour, au bout de six mois, s'ils n'ont pu trouver de travail, avoir droit aux allocations spéciales de chômage. Mais, pendant ces six mois, ces jeunes gens perdent tous droits à la sécurité sociale ainsi qu'aux caisses chirurgicales, du fait qu'ils ne sont pas salariés. Il lui demande si, pour remédier à cet état de chose, il ne serait pas possible de maintenir ces jeunes gens dans leurs droits à la sécurité sociale et aux caisses chirurgicales pendant cette période d'attente de six mois.

7834. — 8 octobre 1969. — **M. Longequeue** rappelle à **M. le ministre de l'intérieur** sa réponse en date du 30 avril 1969 à sa question écrite n° 4971 (*Journal officiel* du 29 mars 1969), relative au nouveau classement indiciaire intéressant divers emplois de direction des services municipaux et fixé par arrêté du 17 juillet 1968. Le texte précité, qui avait pour but d'accorder aux fonctionnaires communaux des avantages de même ordre que ceux envisagés en faveur des personnels de préfecture, ne précisait pas les indices afférents aux échelons intermédiaires et n'a de ce fait pu être appliqué. Il devait cependant être complété sur ce point des que les services ministériels auraient été pleinement informés de toutes les dispositions permettant de faire bénéficier les fonctionnaires de l'Etat des avantages prévus. Il lui demande donc si ces services sont maintenant en mesure de définir ces nouveaux indices et à quelle date il pense pouvoir effectuer leur publication.

7835. — 8 octobre 1969. — **M. Pic** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que la coexistence des deux formes de commerce qui représentent d'une part les magasins à grande surface, d'autre part le petit commerce, pose des problèmes difficiles. En outre, elle crée, notamment dans les villes moyennes, un climat social de tension et on peut craindre que la disparition du petit commerce, souvent menacé, n'assure une position de monopole aux supermarchés qui seraient alors en position d'imposer leur volonté. Il lui demande s'il peut définir sa politique en la matière, en particulier les mesures qu'il compte prendre pour assurer l'avenir de ces deux formes de commerce.

7836. — 8 octobre 1969. — **M. Chazelle** fait observer à **M. le ministre de l'économie et des finances** que la distinction faite entre un partage testamentaire et un testament ordinaire contenant un partage des biens du testateur au profit des héritiers légitimes de ce dernier est arbitraire. Ces deux actes ont la même nature juridique et produisent le même effet. De toute évidence, un testament ordinaire par lequel un père de famille a disposé de ses biens en les distribuant gratuitement à ses enfants est un acte de libéralité ne contenant que des dispositions soumises à l'événement du décès. Il lui demande s'il estime indispensable d'attendre une éventuelle décision de la Cour de cassation pour admettre qu'un tel testament doit être enregistré au droit fixe édicté par l'article 670-11^o du code général des impôts.

7837. — 8 octobre 1969. — **M. Peugnet** rappelle à **M. le ministre de l'éducation nationale** que l'Etat prend en charge les fournitures de livres scolaires pour les élèves de sixième et cinquième des établissements publics du second degré (C. E. G., C. E. S., lycées), et ce à concurrence de 40 francs par an. Il lui fait par ailleurs remarquer que ce taux de 40 francs n'a pas été modifié depuis 1965, malgré les hausses importantes du coût de la vie, et en particulier des livres scolaires. D'autre part, la prolongation de la scolarité obligatoire de quatorze à seize ans, excellente en soi, implique cependant pour les familles et pour les municipalités des dépenses importantes pour l'acquisition des livres scolaires indispensables à la poursuite des études. Ces faits étant exposés, il lui demande : 1^o s'il envisage de majorer sérieusement la dotation annuelle de 40 francs par enfant des classes de sixième et cinquième des établissements susnommés ; 2^o s'il envisage d'étendre le bénéfice de cette disposition aux élèves des classes de quatrième et troisième des mêmes établissements ; 3^o éventuellement, les raisons qui s'opposeraient à la prise en considération de ces deux suggestions.

7838. — 8 octobre 1969. — **M. de Vitton** expose à **M. le Premier ministre (fonction publique et réformes administratives)** que, sous l'empire de la loi du 31 mars 1928, l'engagé ou le réengagé devenu fonctionnaire de l'Etat ou d'une collectivité locale, avait droit au rappel des services obligatoires effectivement accomplis. La loi n^o 65-550 du 9 juillet 1965 relative au recrutement en vue de l'accomplissement du service national institue un régime plus libéral en faveur des jeunes gens qui ont souscrit un engagement ou un réengagement pour accomplir un service militaire d'une durée supérieure à celle du service actif. Il lui demande si un ancien gendarme, nommé employé de bureau communal le 1^{er} septembre 1965, date de son admission à la retraite proportionnelle militaire, après avoir accompli quinze années de service dans la gendarmerie en qualité de militaire de carrière commissionné, peut bénéficier de ce nouveau régime plus avantageux dont les modalités ont été exposées par la circulaire interministérielle du 4 novembre 1968.

7839. — 8 octobre 1969. — **M. Barberot** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que les familles rurales usagères de l'enseignement agricole privé éprouvent une certaine inquiétude devant les réformes successives des structures de l'enseignement agricole. Attachées aux principes qui ont inspiré la loi n^o 60-791 du 2 août 1960, elles souhaitent que le ministère de l'agriculture mette définitivement en place, le plus rapidement possible, un enseignement répondant aux besoins du monde rural et agricole et donnant à leurs enfants, avec une formation équivalente mais adaptée, des chances égales à celles dont bénéficient les enfants des autres catégories socio-professionnelles. Elles veulent enfin avoir toute assurance quant à la pérennité des actions entreprises par leurs associations, pour assurer la responsabilité des établissements et faire face à la charge financière du fonctionnement et de investissements. Il lui demande s'il peut lui préciser comment il entend répondre à ces inquiétudes et à ces vœux des familles rurales.

7840. — 8 octobre 1969. — **M. Barberot** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que les responsables des établissements d'enseignement agricole privés déplorent l'insuffisance des crédits affectés au paiement des bourses et à la gestion des établissements. Ils souhaitent qu'aucune discrimination ne soit maintenue, en ce qui concerne les bourses, entre les élèves qui fréquentent les établissements privés ; que le taux des bourses soit le même que dans les autres ordres d'enseignement et que certaines majorations prévues par le ministère de l'éducation nationale, en faveur des enfants des familles d'agriculteurs se trouvant dans certaines conditions déterminées (dans les zones de rénovation rurale par exemple), soient appliquées dans l'enseignement agricole. Ils soulignent la lenteur de la procédure administrative pour l'examen des dossiers de demande de prêts et subventions d'équipement et l'insuffisance des crédits affectés à l'octroi de cette aide financière aux investissements. Enfin, ils demandent que les taux des subventions de fonctionnement destinées à couvrir une partie importante des frais de scolarité, soient uniformisés et que les indemnités allouées pour les externes ne subissent pas une diminution par rapport à celles des internes, les frais de scolarité étant les mêmes pour les uns et pour les autres. Il lui demande s'il peut donner l'assurance qu'un effort maximum sera fait dans le budget pour 1970 afin de répondre à ces différents besoins.

7841. — 8 octobre 1969. — **M. Barberot** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que, si l'on veut éviter un accroissement de l'exode rural, il est nécessaire que l'enseignement agricole ait pour but, non seulement de préparer à l'exercice des métiers de l'agriculture et aux carrières para-agricoles, mais aussi de répondre aux besoins de ceux qui, venant de toutes origines, ont trouvé, ou trouveront encore, dans les programmes et les méthodes de cet enseignement l'instrument de leur formation et de leur développement intellectuel. Il faut qu'il permette aux jeunes gens et jeunes filles des milieux ruraux de trouver un emploi sur place. Pour cela, il est nécessaire que les diplômés décernés par le ministère de l'agriculture obtiennent une équivalence concrète et réelle avec les diplômes délivrés par le ministère de l'éducation nationale, et que cette équivalence consacre, en particulier, le niveau de formation générale acquis afin de rendre accessibles aux élèves de l'enseignement agricole les concours administratifs, afin de leur permettre de s'insérer à un niveau normal dans la hiérarchie des salaires et de leur donner accès à des niveaux supérieurs de formation. Il faut également que la formation professionnelle couvre l'ensemble des secteurs d'activité agricoles, para-agricoles et des métiers pouvant s'exercer en milieu rural, notamment en ce qui concerne les métiers intéressant les femmes. Celles-ci doivent être préparées aux emplois qu'elles peuvent trouver sur place dans les professions relatives aux loisirs, au tourisme, à la comptabilité, dans les laboratoires d'industries agricoles, les carrières sociales, etc. Il lui demande s'il peut lui préciser ses intentions en ce qui concerne les diverses orientations qui doivent être ainsi données à l'enseignement et à la formation professionnelle agricoles.

7842. — 8 octobre 1969. — **M. Jacques Barrot** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur l'intérêt que présenterait l'organisation, dans le cadre des émissions de l'O. R. T. F., d'une tribune spéciale permettant d'évoquer l'ensemble des problèmes économiques et sociaux qui intéressent les Français. A cette tribune participeraient des délégués des organisations nationales représentatives des travailleurs et des employeurs, ainsi que des membres des organismes économiques, qui seraient invités à faire connaître leur position à l'égard de la politique gouvernementale. Il lui demande s'il n'envisage pas d'inviter la direction générale de l'O. R. T. F. à organiser de telles émissions.

7843. — 8 octobre 1969. — **M. Gernez** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** le cas suivant : Par loi du 31 juillet 1968, article 20, parue au *Journal officiel* du 1^{er} août 1968, les détenus et internés politiques, titulaires de la carte officielle, ayant demandé leur pension assurance vieillesse à soixante ans ou tout au moins avant soixante-cinq ans et dont la liquidation a été inférieure à 40 p. 100, doivent demander la révision de leur pension à la caisse régionale vieillesse, en se réclamant de la loi citée. Si la demande de pension est antérieure au 1^{er} mai 1965, ils toucheront leur pension sur la base de 40 p. 100 à compter du 1^{er} mai 1965. Surpris que cette loi ne soit pas étendue aux anciens combattants de 1914-1918, il lui demande s'il n'estime pas que doit être rectifiée cette mesure qu'il considère comme une injustice flagrante à leur égard.

7845. — 8 octobre 1969. — **M. Péronnet** demande à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** si, à la suite du vote du projet de loi instituant des mesures en faveur des Français rapatriés et autres débiteurs dépossédés de leurs biens outre-mer, qui est un premier pas vers l'équité à leur égard, il n'estime pas le moment venu d'attribuer la carte du combattant aux anciens militaires du contingent et des réserves qui ont pris part aux combats en Algérie pendant les événements qui ont précédé l'indépendance de ce pays.

7847. — 9 octobre 1969. — **M. Saint-Paul** attire l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** sur le fait que les années d'études de certaines infirmières diplômées de l'Etat ne sont pas prises en considération pour la liquidation de leur pension de retraite. En effet, les infirmières diplômées de l'Etat ayant fait leurs études dans les écoles d'infirmières privées ne bénéficient d'aucun avantage au titre des années passées à la préparation de leur métier. Il lui demande s'il n'estime pas devoir proposer la prise en considération des deux années d'études de toutes les infirmières diplômées de l'Etat pour la liquidation de leur pension de retraite.

7848. — 9 octobre 1969. — **M. Saint-Paul** attire l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** sur la situation des dispensaires de soins et des centres de santé. L'augmentation moyenne de leurs recettes de 1962 à 1969 a été de moitié inférieure à celle de leurs dépenses (salaires, charges sociales, investissements). Or les centres de santé assurent, particulièrement pour les catégories de la population les plus défavorisées, un service de dépistage et de soins qui est d'une grande utilité pour les intéressés et la collectivité tout entière. Il lui demande quelles mesures il estime possible de prendre en faveur des dispensaires de soins et des centres de santé : compensation des abattements de tarifs, aide aux investissements, représentation des centres dans les diverses instances.

7849. — 9 octobre 1969. — **M. Philibert** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que les rentes viagères constituées à titre onéreux ne sont actuellement à déclarer que pour une fraction de leur montant variant entre 30 p. 100 et 70 p. 100 selon l'âge du bénéficiaire au moment de l'entrée en jouissance de la rente. Mais, quel que soit l'âge du bénéficiaire, cette fraction est fixée à 80 p. 100 pour la partie du montant brut annuel de la rente qui dépasse 10.000 francs. Ce dernier chiffre n'a pas été relevé récemment malgré la perte de valeur du franc. Il lui demande s'il n'estime pas devoir relever ce montant pour tenir compte de la hausse du coût de la vie.

7850. — 9 octobre 1969. — **M. Péronnet** demande à **M. le ministre des affaires étrangères** de faire connaître le point de vue du Gouvernement sur le problème de la construction à Strasbourg de la future maison de l'Europe dont il a été annoncé récemment qu'il « venait enfin de trouver sa solution définitive » et que « la décision officielle le concernant n'était plus qu'une question de jours ».

7852. — 9 octobre 1969. — **M. Vignaux** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'au 1^{er} janvier 1968, les articles en stock des détaillants en chaussures avaient supporté une taxe de 20 p. 100. Or, le crédit sur le stock détenu au 1^{er} janvier 1968 ayant été fixé à 16 2/3 p. 100, il s'ensuivait une perte sèche pour les commerçants, aggravée du fait que la taxe acquittée ne pouvait être que partiellement récupérée par tranches successives au terme de la cinquième année. La T. V. A. à 16 2/3 p. 100 dans la branche chaussures-détails et pour les commerces assujettis au même taux et pratiquant les mêmes taux de marque, constitue pour le détaillant une charge plus lourde que la taxe locale (environ le double). Comme les prix de vente au consommateur n'ont pas été modifiés par les commerçants au 1^{er} janvier 1968 (les enquêtes officielles sur les divers indices de prix sont formelles sur ce point), on doit considérer que les ventes des deux premiers mois de l'année 1968 effectuées intégralement sur le stock détenu au 31 décembre 1967 sans augmentation de prix, ont été réalisées avec une marge nette hors taxe amputée. Au 1^{er} décembre 1968, la T. V. A. passe de 16 2/3 p. 100 à 19 p. 100. Les pouvoirs publics, en demandant que les prix consommateurs ne soient pas modifiés en décembre, ont accordé en compensation de récupérer à 19 p. 100 la T. V. A. acquittée sur les achats du mois précédent à 16 2/3 p. 100. La marge hors taxe des détaillants de chaussures a été amputée

proportionnellement à l'augmentation du taux de T. V. A., non seulement sur les ventes de décembre 1968, mais aussi de janvier et février 1969, dans la mesure où les prix des articles n'ont pas été modifiés jusqu'à la fin de la saison qui se termine début mars. Il lui demande si, pour ces raisons, il n'estime pas devoir relever dans la proportion de 16 2/3 à 19 p. 100 pour les commerces de chaussures détail, le crédit de T. V. A. sur stock au 30 novembre 1968 restant à récupérer. Cette demande est aussi valable pour tous les commerces assujettis au même taux et pratiquant le même taux de marque. Cette disposition serait la reconnaissance et une indemnisation partielle des efforts réels consentis à diverses reprises par les commerçants pour supprimer, atténuer ou retarder dans le temps, selon les demandes successives de l'administration, les effets sur les prix de vente aux consommateurs de l'extension de la T. V. A. au stade de détail.

7853. — 9 octobre 1969. — **M. Fouchier** exprime à **M. le ministre de l'agriculture** son inquiétude en constatant que les décrets d'application de la loi n° 69-10 du 3 janvier 1969 sur le paiement du lait à la qualité ne sont pas encore publiés. Tout retard nouveau qui conduirait à reporter l'application de la loi à une campagne ultérieure serait de nature à compromettre l'action des agriculteurs français dans le cadre européen où notre législation se trouve malheureusement encore en situation d'infériorité par rapport à celle dont disposent nos partenaires en ce domaine. Il lui demande à quelle date il envisage la publication des décrets d'application.

7854. — 9 octobre 1969. — **M. Gavdin** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que l'application du code minier aux mines de bauxite conduit à des pertes fiscales importantes pour les communes sur le territoire desquelles elles se trouvent. En effet d'une part la patente, qui était perçue lorsque les exploitations de bauxite n'étaient pas classées dans les mines, a été remplacée par une redevance communale et départementale. D'autre part, celle-ci est basée sur le tonnage des minerais livrés ou commercialisés. C'est ainsi que les stocks, parfois considérables, qui restent sur le carreau de la mine, échappent provisoirement à la taxation. De plus les déchets non utilisables comme minerais mais qui sont employés par les sociétés exploitantes (remblais pour routes, produits de carrières, etc.) ne sont pas soumis à la redevance départementale et communale. Enfin, des constructions édifiées sur le carreau des mines, sans permis de construire, échappent à la taxe locale d'équipement pour les constructions industrielles dans les cas où celle-ci est instituée dans la commune intéressée. En conséquence il lui demande si, pour compenser les pertes de recettes des communes, il n'estime pas devoir proposer de : 1° baser la taxe communale et départementale sur le tonnage de minerais extrait ; 2° prélever sur la fraction de 55 p. 100 du produit de la taxe communale et départementale (qui constitue le fond commun destiné à être réparti entre les communes où sont domiciliés les ouvriers occupés à l'exploitation des mines) une indemnité compensatrice pour couvrir les pertes de ressources constatées pour certaines communes ; 3° limiter à un an au maximum le délai de publication de la répartition de ce fonds commun, pour que les communes puissent établir correctement leur budget ; 4° permettre l'institution d'une patente pour la société exploitante en ce qui concerne la commercialisation des sous-produits non utilisables comme minerais ; 5° inclure dans l'assiette de la taxe locale d'équipement les constructions industrielles édifiées sans permis de construire ; 6° instituer un régime particulier pour les communes propriétaires de terrains loués aux sociétés exploitantes pour que la redevance (qui doit être de 40 centimes par hectare de terrain mis à la disposition de la société exploitante) ne soit pas inférieure à son niveau antérieur ; 7° prendre en considération l'avis du maire avant l'exploitation d'une mine au même titre que celui de la commission des sites.

7855. — 9 octobre 1969 — **M. Pierre Lagorce** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** que l'article 8 (§ II) de la loi de finances pour 1969, n° 68-1172 du 27 décembre 1968 a institué, pour la perception des droits de mutation à titre gratuit, un abattement de 200.000 francs sur la part de tout héritier, légataire ou donataire, incapable de travailler dans des conditions normales de rentabilité, en raison d'une infirmité physique ou morale, congénitale ou acquise ; le texte prévoit ensuite que ces modalités d'application seront déterminées par un décret en Conseil d'Etat. Il lui demande s'il peut : 1° lui indiquer à quelle date approximative le décret prévu sera promulgué ; 2° lui confirmer que, conformément à la jurisprudence constante du Conseil d'Etat et de la Cour de cassation, la loi nouvelle est déjà applicable, sauf en celles de ses dispositions pour lesquelles le complément d'un acte administratif est pratiquement indispensable.

7856. — 9 octobre 1969. — **M. Louis Sellé** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur l'article 3 de la loi de finances pour 1964, n° 63-1241 du 19 décembre 1963, qui prévoit l'assujettissement à l'impôt sur le revenu des personnes physiques des plus-values réalisées par les personnes physiques lors de la cession, à titre onéreux ou de l'expropriation de terrains à bâtir ou réputés tels. Il souhaiterait savoir si cet impôt, sur les plus-values réalisées en cas de vente de terrains destinés à la construction d'immeubles dont les trois quarts au moins de la superficie sont affectés à l'habitation, est exigible quand il s'agit de la vente de terrains destinés à la construction d'immeubles commerciaux et industriels.

7857. — 9 octobre 1969. — **M. Rebreau** appelle l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** sur les alinéas 2 et 3 de l'article L. 658 du code de la sécurité sociale, qui concernent le versement d'une cotisation dite « subséquente ». Celle-ci est à la charge de tout assujéti d'un régime d'assurance vieillesse complémentaire fonctionnant à titre obligatoire dans le cadre d'une activité industrielle ou commerciale lorsque son entreprise vient à changer de forme juridique, de telle manière que ses dirigeants ne relèvent plus de ce régime. Il lui expose à cet égard qu'un entrepreneur de peinture adhérent à la caisse nationale de retraite du bâtiment a été obligé de cesser son activité pour raison de santé. A la suite de cette cession, l'acheteur a transformé cette affaire en société anonyme. Il lui demande si le vendeur est tenu de payer la cotisation « subséquente » prévue par le texte précité.

7858. — 9 octobre 1969. — **M. Joseph Rivière** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que, dans sa réponse (*Journal officiel*, débats Assemblée nationale du 22 mars 1969) à la question écrite n° 3828 de **M. Longueue** (*Journal officiel*, débats Assemblée nationale du 8 février 1969), il a fait état du fait que les communes ne pouvaient obliger les industriels à rejeter leurs eaux usées dans l'égoût. Dans cette réponse il soulignait que l'obligation imposée aux industriels supposerait de la part des communes l'obligation correspondante de recevoir ces eaux usées. Il ajoutait que cette dernière obligation entraînerait souvent pour les communes « une élévation considérable du coût des installations ». Il lui demande si cette position qui ne semble s'appuyer que sur des considérations pragmatiques, peut être conciliable avec les dispositions de l'ordonnance n° 58-1004 du 23 octobre 1958 modifiant le code de la santé publique. Cet ordonnance, en son article 1^{er} modifiant l'article L. 33 du code de la santé publique, rend le raccordement obligatoire, et en son article 2 modifiant l'article L. 35. 8. subordonne le déversement des eaux usées industrielles à l'autorisation de la collectivité. Il semble donc que l'autorisation corresponde à des raisons techniques, étant donné que l'industriel est alors soumis à l'obligation prévue à l'article L. 33. D'autre part, comment convient-il d'interpréter la position prise dans la réponse précitée dans le cas des communes où l'assainissement général a déjà été réalisé, en tenant compte de la présence des industriels. Dans la commune administrée par l'auteur de la présente question, l'assainissement général a été conçu et réalisé par le service des ponts et chaussées (de 1963 à 1968) pour recevoir et traiter l'ensemble des eaux usées de Tarare, en fonction, d'une part de la quantité d'eau consommée et polluée par l'industrie (trois quarts de la consommation totale); et d'autre part de la nature de la pollution (blanchiment, apprêt, teinture). Il lui signale que cette commune compte 12.000 habitants, et que le réseau et la station d'épuration ont été réalisés pour 60.000 habitants équivalents. Il lui demande quelle attitude il convient d'adopter vis-à-vis des industriels qui refusent de rejeter à l'égoût leurs eaux usées, rendant ainsi les investissements réalisés sans objet, la charge de ceux-ci revenant de ce fait aux usagers domestiques.

7859. — 9 octobre 1969. — **M. Joseph Rivière** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** qu'un assuré social a sollicité l'agrément de sa caisse de sécurité sociale pour une cure thermale. Cet agrément lui ayant été refusé, l'intéressé a néanmoins fait la cure, à ses frais, son état de santé l'exigeant. Au cours de son séjour, l'intéressé fut menacé de phlébite, ceci sans aucun rapport avec la cure qu'il suivait. Il consulta son médecin traitant qui lui prescrivit une spécialité pharmaceutique. Ayant présenté à la caisse de sécurité sociale à laquelle il est affilié une demande de remboursement accompagnée des justifications habituelles, cet organisme lui refuse tout remboursement avec la mention « le traitement prescrit par le docteur X. n'est

pas justifié ». Il lui demande si une caisse de sécurité sociale peut récuser une prescription médicale régulièrement ordonnée, sans examen, sans expertise, sans connaître donc en aucune façon l'affection dont le malade est atteint. Il attire son attention sur les dangers d'arbitraire qui pourraient s'instaurer dans les décisions de remboursement, si toute liberté était laissée à l'organisme payeur d'accepter ou de refuser un remboursement, en se basant sur le seul motif que le traitement n'est pas justifié. Il lui demande s'il peut lui indiquer les pouvoirs des organismes de sécurité sociale, en matière d'agrément de produits pharmaceutiques prescrits par un médecin, et de lui préciser si la décision signalée ci-dessus lui paraît justifiée.

7861. — 9 octobre 1969. — **M. Hinsberger** appelle l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur le reversement de la T. V. A. relatif aux prélèvements en nature du chef d'entreprise et aux prélèvements pour la nourriture du personnel dans les commerces alimentaires, par exemple épicerie, boulangeries, boucheries, restaurants. Il lui demande, pour le reversement de la T. V. A. concernant ces différents prélèvements, s'il convient de les ventiler par taux d'imposition et dans ce cas, si les prélèvements sont évalués forfaitairement pour ceux du chef d'entreprise et suivant l'évaluation de la sécurité sociale pour les avantages en nature du personnel. Il souhaiterait savoir s'il convient d'adopter la même ventilation par taux que celle ressortant des ventes ou alors, comme certaines inspections locales l'exigent, s'il y a lieu d'assimiler les avantages au personnel sur la base d'évaluation de la sécurité sociale au service de consommations sur place en opérant le reversement au seul taux de 13 p. 100.

7865. — 9 octobre 1969. — **M. Rabreau** expose à **M. le ministre de l'agriculture** qu'à l'occasion d'opérations de remembrement effectuées dans des communes à vocation touristique naissante, il arrive fréquemment que des parcelles fort bien situées ne soient pas exclues de la zone à remembrer. Ces parcelles sont attribuées aux exploitants agricoles qui s'empressent de les vendre à un prix très intéressant comme terrain à bâtir; l'ancien propriétaire se voit ainsi injustement spolié. Les terrains à bâtir sont exclus, sauf accord du propriétaire, mis à part le cas des terrains pour lesquels ont été obtenus des certificats d'urbanisme ou *a fortiori* un permis de construire; et en l'absence d'un plan d'urbanisme définissant un périmètre d'agglomération, la qualification de « terrain à bâtir » relève de la compétence de la commission communale. Cette dernière devrait, en principe, arrêter sa décision en tenant compte des éléments de fait et notamment de la situation de la parcelle et de la densité de l'habitat de la zone à laquelle elle appartient. Sur les neuf membres qui composent la commission communale, il arrive généralement, dans les petites communes rurales, que la majorité d'entre eux soit plus favorable au point de vue des exploitants agricoles. Il lui demande s'il ne pense pas qu'il serait souhaitable que les propriétaires fonciers non exploitants agricoles soient eux aussi représentés au sein de la commission communale, tout au moins lors de la délimitation du périmètre à remembrer.

7866. — 9 octobre 1969. — **M. Bressolier** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'en vertu des dispositions de l'article 69 de la loi d'orientation foncière n° 67-1253 du 30 décembre 1967 la taxe locale d'équipement doit être versée dans un délai d'un an à compter de la délivrance du permis de construire. L'article 73 de la même loi précise qu'à défaut de paiement de la taxe dans le délai imparti, elle est recouvrée, ainsi que les pénalités de retard, comme en matière de contributions directes. Les services de l'équipement et des finances ont eu connaissance tardivement des textes d'application de la loi d'orientation foncière et des décrets du 24 septembre 1968. Les textes d'application sont, en fait, les circulaires du 12 novembre 1968 et du 18 mars 1969, l'instruction aux services financiers du 27 février 1969 et l'instruction du 30 juin 1969. En raison de ces dates tardives, les services administratifs intéressés ont notifié avec retard aux constructeurs le montant de la taxe à acquitter. Pour cette raison, les intéressés ne disposent plus d'une année, mais parfois de quelques semaines seulement pour se libérer. Il lui demande s'il n'estime pas que cette situation, toute passagère, due aux difficultés de mise en place du nouveau régime, justifierait que la situation des personnes ayant obtenu le permis de construire entre le 1^{er} octobre 1968 (date d'entrée en vigueur de la loi) et le 30 septembre 1969 soit examinée avec bienveillance. Il serait souhaitable que l'administration des finances soit autorisée à accorder aux intéressés un délai de paiement d'un an qui commencerait, pour cette seule période, à courir non à partir de la date du permis de construire mais dès l'émission du titre de paiement par les services des finances.

7868. — 9 octobre 1969. — **M. Maujouan du Gasset** expose à **M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population** que, selon des enquêtes dignes de foi, quatre Françaises sur cinq seraient désireuses de trouver du travail à temps partiel. D'une part, ce travail assurerait un complément pécuniaire non négligeable; et de plus il apporterait des satisfactions professionnelles recherchées par les Françaises, en leur procurant un changement d'horizon: éléments qui ne sont pas trouvés dans le travail à domicile. D'autre part, au moment où la France est dans bien des secteurs dans un état de surchauffe, parce qu'elle est incapable de mieux utiliser son potentiel de production, il semble que les compléments assurés (avec souplesse) par les femmes travaillant dans le commerce ou dans l'industrie, permettrait aux employeurs de faire face aux « coups de feu ». Or, il apparaît que la législation actuelle ne favorise pas le travail à temps partiel. Il lui demande s'il n'envisagerait pas de faire étudier ce problème.

7869. — 9 octobre 1969. — **M. Fraudeau** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que, dans de nombreuses communes, des propriétaires qui ont quitté depuis longtemps la commune laissent pratiquement à l'abandon les immeubles leur appartenant, négligeant même les dépenses d'entretien. Non seulement un tel spectacle ne peut qu'irriter la population connaissant par ailleurs une insuffisance de logements, mais encore l'état des maisons se dégradant entraîne la nécessité de faire exécuter des travaux pour l'immeuble menaçant ruine. Les propriétaires ne répondent pas aux communications qui leur sont faites et ne paient pas les travaux. La commune doit engager des procédures de recouvrement et d'emprunt. Le percepteur est sans moyen d'action contre le propriétaire, habitant l'étranger très souvent. D'autre part, les propriétaires n'habitants pas la commune négligent de payer leurs impôts, lesquels ne sont pratiquement pas récupérés. En conséquence, il lui demande s'il n'estime pas possible de créer, au besoin en prenant l'initiative de mesures législatives, des voies de recours au profit des communes sur les biens à l'abandon dont les propriétaires n'acquittent pas, de façon prolongée, les impositions, puisque le propriétaire est connu mais défaillant de façon persistante.

7870. — 9 octobre 1969. — **M. d'Aillières** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur la situation d'un cultivateur qui exploitait une ferme de 37 hectares. Son beau père, ayant fait ses partages, fit donation à son gendre de 13,22 hectares, portant ainsi la surface de la ferme à 50 hectares environ. Aussitôt ledit gendre racheta la part de sa belle-sœur, soit 11,51 hectares pour la somme de 100.500 F. La contenance de la ferme s'élevait à 61 hectares, la surface de référence du département étant de 50 hectares. L'enregistrement réclamant un droit de 14 p. 100 sur la cession des 11,51 hectares, soit 14.070 F, il lui demande si le cessionnaire doit payer cette somme, étant rappelé que la loi sur les successions n'impose aucune référence de surface ni de taxe, à condition que lesdites cessions se fassent entre parents jusqu'au quatrième degré.

7871. — 9 octobre 1969. — **M. Weber** attire l'attention de **M. le ministre de l'économie et des finances** sur les conséquences de la dévaluation du franc qui frapperait les retraités plus durement que les autres citoyens, puisque les modalités du calcul des pensions, ne prenant pas en compte certains éléments de rémunération des salariés comme l'indemnité de résidence et les compléments de traitement non liquidables, réduisent, à chaque augmentation de salaires, le rapport « Pensions-salaires » en valeur absolue. Il lui demande s'il ne serait pas possible d'envisager que les crédits dégagés pour l'amélioration des rémunérations soient affectés au seul traitement pris en compte dans le calcul des pensions.

7874. — 10 octobre 1969. — **M. de Poulpique** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'il est très surpris de n'avoir pas obtenu, malgré plusieurs rappels, de réponse à sa question écrite n° 5190 publiée au *Journal officiel* du 4 avril 1969, page 856. Comme il souhaite connaître sa position à l'égard du problème fiscal exposé dans cette question, il lui en renouvelle les termes en lui demandant s'il peut lui fournir une réponse rapide: « **M. de Poulpique** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** la situation d'une personne qui, depuis plusieurs années procède à titre de travailleur indépendant à des recherches minérales. Cette profession consiste à rechercher, à partir de terrains présentant des conditions géologiques favorables, des indices de minéraux non connus et,

de par leur importance, alignement, etc. à définir les possibilités d'un gisement dont il est dans ce cas l'inventeur. Par la suite il vend ses droits d'inventeur de ces indices à une société, et ceci bien entendu après lui avoir apporté la preuve que les indices concernant la ou les découvertes existent pour confirmer cette invention. Cette vente a lieu moyennant le règlement d'un cash définitif par indice et non proportionnellement au chiffre d'affaires, bénéfiques, etc. Elle est donc réalisée suivant la circulaire 2248 P.P./7 et 8 qui précise que les inventeurs qui cèdent leurs brevets ou qui en font apport à une société sans conserver aucun droit sur ces brevets et sans participer directement ou indirectement à leur exploitation, réalisent un gain en capital qui échappe à toute imposition. La somme perçue de la vente de ces découvertes est donc un gain capital et ne peut être considéré comme un revenu. Or, les contribuables directs considèrent que l'article 92 et l'article 2 du code général des impôts qui traitent le profil provenant de la cession des inventions non couvertes par des brevets sont assimilés à des procédés ou formules de fabrication et que les profits provenant de la cession de ces inventions doivent, conformément aux dispositions dudit article, être soumis à l'impôt sur le revenu des personnes physiques, et par ce fait, imposées pour les sommes perçues lors de la vente des découvertes. L'invention étant le fait de trouver ou de découvrir une chose qui était inconnue ou n'existait pas auparavant, l'intéressé pense donc être l'inventeur des indices découverts par lui.

Les découvertes et inventions minières n'étant pas brevetables, il lui est donc impossible de les breveter et le manque de brevet d'invention pour justifier ses découvertes ne lui incombe donc pas. La vente de ces découvertes a donc lieu suivant la circulaire 2248 P.P./7 et n'est donc pas impossible; ces découvertes ne peuvent être assimilées à des procédés ou formules de fabrication faisant l'objet de l'article 92 et de l'article 2 car les procédés et formules de fabrication sont brevetables. Il semble surprenant que le ministère de l'industrie encourage la recherche alors que la position prise par l'administration fiscale dans des situations de ce genre va dans un sens opposé. Il lui demande s'il peut lui faire connaître sa position en ce qui concerne le problème fiscal qui vient d'être exposé.»

7875. — 10 octobre 1969. — **M. Fagot** rappelle à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** que le régime vieillesse des non-salariés prévoit, en ce qui concerne la pension de réversion d'un conjoint survivant, que le remariage de celui-ci lui fait perdre ce droit à la pension obtenue du fait de l'activité de son premier conjoint. Un nouveau veuvage ne lui ouvre pas, de nouveau, droit à pension de réversion. En ce qui concerne l'assurance vieillesse des salariés il en est de même. Pour bénéficier d'une pension de réversion, le conjoint survivant ne doit pas avoir perdu la qualité de conjoint. Par contre, le code des pensions civiles et militaires de retraite des fonctionnaires de l'Etat prévoit, en son article L. 46 que la veuve ou la femme divorcée d'un fonctionnaire retraité, qui a perdu son droit à pension de réversion en contractant un nouveau mariage, recouvre ce droit en cas de nouveau veuvage. Sans doute, les différences sont-elles considérables entre le régime vieillesse des fonctionnaires et celui des salariés ou des non-salariés. Il serait cependant souhaitable que, progressivement, les salariés du secteur privé et les non-salariés bénéficient d'avantages se rapprochant de ceux accordés par le régime de retraites des fonctionnaires. S'agissant du problème qui vient d'être exposé, il lui demande s'il envisage de prendre des dispositions permettant aux veuves remariées, puis redevenues veuves, de recouvrer leur droit à pension de réversion, aussi bien dans le régime vieillesse des salariés que dans les régimes des non-salariés.

7876. — 10 octobre 1969. — **M. Edouard Charret** demande à **M. le ministre de la justice** quelles sont ses intentions en ce qui concerne une réforme des professions judiciaires. Il souhaiterait savoir si les études déjà entreprises à ce sujet sont sur le point d'aboutir; si elles concernent, en particulier, un éventuel statut des conseils juridiques et si un projet de loi se rapportant à l'ensemble de ces professions doit prochainement être déposé par le Gouvernement.

7877. — 10 octobre 1969. — **M. Charles Bignon** rappelle à **M. le ministre de la justice** que parmi les travaux exécutés dans les prisons figure le rempaillage des chaises. Or, cette industrie est en concurrence directe avec de nombreux artisans et petits industriels qui emploient des rempailleurs, et rempailleuses à domicile. Compte tenu de l'évolution sociale, les tarifs de paillage sont actuellement au coefficient 220, plus les charges sociales, par rapport à 1939. Cette politique d'amélioration des salaires risque d'être gravement compromise par la concurrence faite par le travail en prison, et sans en

méconnaître l'intérêt, il serait regrettable de réduire au chômage les pailleuses de chaises pour maintenir en activité des prisonniers sous-payés et des traitants qui peuvent réaliser ainsi des profits anormaux. Il lui est donc demandé quelles mesures il compte prendre, en liaison avec M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population, pour faire respecter les prix déterminés par la convention collective en vigueur.

7878. — 10 octobre 1969. — **M. Charles Bignon** expose à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** qu'il vient d'avoir connaissance d'un document, émanant d'une caisse de mutualité sociale agricole, relatif à la constitution d'un dossier de demande de pension d'orphelins. Ce document précise qu'il s'agit de la pension d'orphelins prévue à l'article 14 (§§ 4, 5 et 6) du décret-loi du 28 octobre 1935; que cette pension est allouée à compter du troisième enfant et que son montant annuel est de 2,40 francs. Un imprimé doit être rempli, signé et légalisé par le maire afin de permettre à cette veuve d'obtenir cette pension. Les plus hautes autorités de l'Etat ont fait récemment allusion à une nécessaire simplification de l'administration. Il lui demande si cette indispensable simplification ne pourrait comprendre, parmi les nombreuses études nécessaires, une étude qui serait destinée à déterminer les pensions ou allocations dont les modalités de calcul conduisent à l'attribution de sommes aussi ridiculement faibles que celle prévue dans le document précité. Il est préférable de ne pas accorder de pension de veuve à partir du troisième enfant plutôt que d'informer une veuve qu'elle pourra prétendre à une pension annuelle de 2,40 francs. Sans doute le problème qui doit être ainsi résolu n'est pas simple et il convient de procéder à une large révision de multiples textes administratifs pour arriver à la suppression de mesures de ce genre qui sont psychologiquement regrettables, parce que matériellement inefficaces. Sans doute, l'exemple choisi concerne-t-il le ministère de l'agriculture plutôt que celui de la santé publique et de la sécurité sociale, mais ce dernier étant plus spécialement concerné par des problèmes de ce genre, il lui demande s'il a créé ou s'il envisage de créer un organisme chargé de la nécessaire révision de textes qui entraînent des conséquences du genre de celle qui vient de lui être exposée.

7879. — 10 octobre 1969. — **M. Alduy** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que le nouveau retraité doit payer, au cours de sa première année de retraite, des impôts sur les émoluments (traitement et indemnités) qu'il a perçus pendant sa dernière année d'activité, alors que précisément ses revenus ont, du jour au lendemain, considérablement diminué, et que de plus, il a dû assumer des frais occasionnés par sa mise à la retraite. Il lui demande s'il n'envisage pas de prendre des dispositions spéciales pour que le paiement de ces impôts puisse être étalé sur deux ou trois années.

7883. — 10 octobre 1969. — **M. Poudevigne** expose à **M. le ministre de l'agriculture**, les difficultés rencontrées par les agriculteurs et plus spécialement les viticulteurs pour rentrer leurs récoltes. Il lui demande s'il ne lui paraîtrait pas opportun d'obtenir de **M. le ministre des armées**, un régime plus libéral des permissions agricoles en particulier. Il serait souhaitable que tous les fils d'agriculteurs et notamment ceux qui ont été étudiants au moment de leur incorporation, puissent bénéficier de cette permission agricole pour aider leur famille aux travaux des champs.

7885. — 10 octobre 1969. — **M. Ponlatowski** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** s'il juge normal que, d'une part, des maîtres auxiliaires liés par contrat pour une durée de dix ans à cette administration soient encore à ce jour sans affectation, alors que, d'autre part, de nombreux lycées manquent de professeurs, ce qui amène certains proviseurs à réduire des heures de cours ou à demander à leurs professeurs de faire des heures supplémentaires. Il lui signale en outre que les maîtres auxiliaires qui se trouvent dans ce cas ont l'interdiction de rechercher un autre emploi en raison de leur contrat et que des familles sont donc, en ce moment, sans salaire, sans allocation familiale et sans assurance sociale. Il lui demande quelles mesures d'urgence il compte prendre pour remédier à cette situation.

7886. — 10 octobre 1969. — **M. Christian Bonnet** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** s'il ne lui paraît pas illogique d'adopter pour les conchyliculteurs deux solutions fiscales diamétra-

lement opposées, et qui consistent: d'une part, à soumettre leurs bateaux à la T. V. A., en refusant de les considérer comme des pêcheurs professionnels; d'autre part, à les assujettir à la redevance d'équipement des ports de pêche instituée par la loi n° 67-1175 du 28 décembre 1967, redevance établie sur les produits de la pêche maritime.

7887. — 10 octobre 1969. — **M. Maujouan du Gasset** expose à **M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale** que, récemment, certains pays se sont livrés à des manœuvres d'espionnage, ayant pour objet notre avion d'interception « Mirage IV ». Outre que ce « crime » ne peut qu'être flateur pour la technique française, il lui demande s'il n'envisage pas, très simplement, de se mettre en rapport avec les pays « coupables » afin qu'ils achètent cette marchandise, puisqu'au demeurant, ces mirages sont à vendre.

7890. — 10 octobre 1969. — **M. Garcin** attire l'attention de **M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population** sur la situation extrêmement grave qui frappe les 350 salariés, représentant avec leurs familles 2500 personnes, à la suite de la fermeture des établissements Barthélémy à Roosset et à Marcelle, cette fermeture ayant été effectuée pendant que ces travailleurs étaient en congés. Au moment où, sur le plan gouvernemental, on parle du retard dans notre développement industriel et de la nécessité de rattraper ce retard, il est inconcevable de constater qu'une usine des plus modernes en France, installée seulement depuis 1962, ferme ses portes et licencie son personnel. Il lui demande quelles mesures urgentes il compte prendre: 1° pour assurer la réouverture des Etablissements Barthélémy; 2° pour verser au personnel les sommes qui lui sont dues.

7892. — 10 octobre 1969. — **M. Pierre Villon** signale à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'une circulaire du secrétariat central de la caisse des dépôts et consignations du 14 août aux trésoriers-payeurs généraux révèle que cet établissement prête dorénavant à des notaires les fonds nécessaires à « l'aménagement ou la modernisation des locaux d'étude et l'achat de matériel », à concurrence de 80 p. 100 du montant de la dépense, pour une durée de cinq ans et au taux de 6,50 p. 100. Il s'étonne que de telles facilités soient accordées aux notaires, alors que les communes ont beaucoup de mal à obtenir de tels prêts pour des travaux d'utilité publique et il lui demande s'il approuve les dispositions prises par la direction de la caisse des dépôts et consignations.

7893. — 10 octobre 1969. — **M. Pierre Villon** rappelle à **M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale** que son prédécesseur lui avait répondu en ces termes à sa question écrite n° 8267: « Le ministre des armées a admis le principe de l'intégration des radio-dépanneurs dans le bordereau des salaires des techniciens à statut ouvrier de la marine. La définition des conditions administratives selon lesquelles pourra se faire cette opération est actuellement à l'étude et une demande d'accroissement d'effectifs des techniciens à statut ouvrier est envisagée au titre du budget de 1969 » (*Journal officiel* du 2 mai 1968). Aucune mesure concrétisant ces engagements n'ayant été prise à ce jour, il lui demande si le budget 1970 a prévu les crédits nécessaires à l'intégration, par palier, des radio-dépanneurs dans le bordereau des salaires des techniciens à statut ouvrier.

7894. — 10 octobre 1969. — **M. Roucaute** rappelle à **M. le ministre des transports** sa réponse publiée au *Journal officiel* du 21 décembre 1968 à sa question écrite n° 1948 et relative à la menace de fermeture de la ligne de chemin de fer Le Monastier—La Bastide-Saint-Laurent, qui assure la liaison avec la ligne Béziers—Clermont-Ferrand—Paris. Par suite de modifications dans les horaires des trains en provenance de Béziers, les correspondances normales ne peuvent être assurées avec la ligne précitée. De ce fait, le nombre de voyageurs ne peut que diminuer, ce qui ne manquera pas d'être utilisé aux yeux de l'opinion publique pour tenter de justifier la suppression de la ligne. Il lui demande s'il est en mesure de confirmer que la ligne de chemin de fer Le Monastier—La Bastide-Saint-Laurent ne figure pas dans les projets de suppression et quelles mesures il compte prendre pour que les correspondances normales puissent être assurées avec la ligne Béziers—Clermont-Ferrand—Paris.

7895. — 10 octobre 1969. — **M. Pierre Villon** renouvelle à **M. le ministre de l'agriculture** sa question écrite n° 2932 (*Journal officiel*, Débats Assemblée nationale, du 14 décembre 1968), dont la réponse publiée au *Journal officiel* du 25 janvier 1969 n'apportait pas d'éléments satisfaisants, et dans laquelle il lui exposait que la pension d'invalidité servie aux chefs d'exploitation agricole et à leurs aides familiaux, devenus inaptes à l'exercice de leur profession, par l'A. M. E. X. A., était fixée par l'article 19 du décret n° 61-294 du 31 mars 1961 à mille fois le montant du S. M. A. G. Or, depuis la revalorisation du S. M. A. G. porté au taux du S. M. I. G. à compter du 1^{er} juin 1968 par le décret n° 68-504 du 1^{er} juin 1968, la pension d'invalidité est restée fixée sur la base de l'ancien taux du S. M. A. G., c'est-à-dire 1.882 franc, alors que le S. M. I. G. actuel est de 3,15 francs. Un titulaire de la pension d'invalidité perçoit donc 1.882 francs dans son année, alors qu'il devrait recevoir, si la disposition réglementaire suscitée était appliquée, 3.150 francs par an. Ce retard dans la revalorisation des pensions d'invalidité A. M. E. X. A. est une grave injustice dont sont victimes les travailleurs invalides qui n'ont souvent que cette aide pour subsister. En conséquence, il lui demande s'il n'envisage pas de prendre les mesures immédiates suivantes : 1° référence au S. M. I. G. pour le calcul de la pension d'invalidité A. M. E. X. A.; 2° effet rétroactif de cette décision depuis la revalorisation du 1^{er} juin 1968 permettant aux invalides agricoles de percevoir l'arriéré de leur pension injustement retenu.

7896. — 10 octobre 1969. — **Mme Vallant-Couturier** attire à nouveau l'attention de **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** sur la situation des victimes civiles de guerre d'origine étrangère, parmi lesquelles figurent les déportés et internés politiques et leurs ayants cause. Dans une réponse parue au *Journal officiel* du 19 avril 1969 à sa question écrite n° 3990, posée le 15 février 1969, il était indiqué : « l'administration a admis que l'interprétation tirée de l'arrêt dame B... du 12 février 1964, confirmé par l'arrêt dame R... du 27 mars 1968, devait faire jurisprudence. En conséquence, toutes dispositions ont été prises pour que la condition de nationalité imposée aux ascendants de victimes civiles pour pouvoir prétendre à pension ne soit désormais exigée qu'à la date de la demande. En ce qui concerne les conditions de nationalité requises des victimes directes, une étude est actuellement en cours pour déterminer la portée jurisprudentielle des arrêts récents rendus à l'occasion des affaires R... et P... ». En conséquence, elle lui demande : 1° si c'est volontairement que sa réponse, au demeurant positive sur un point, ne concerne que les ascendants et ne fasse pas référence aux autres ayants cause, veuves notamment, des victimes civiles d'origine étrangère; 2° si l'étude annoncée concernant la situation des victimes directes est maintenant terminée; si oui, à quelles conclusions a-t-elle abouti; 3° si des mesures ont été prises pour faire connaître la position de l'administration aux services concernés et aux intéressés eux-mêmes; 4° si des mesures sont envisagées pour rétablir dans leurs droits les ayants cause des victimes civiles d'origine étrangère et les victimes directes ayant la même qualité, dont les demandes ont été rejetées en conséquence d'errements condamnés par la haute juridiction du Conseil d'Etat.

7899. — 10 octobre 1969. — **M. de Poulplquet** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** si un homme, ayant obtenu une pension d'invalidité de la caisse de sécurité sociale en vertu de l'article 253 du code des pensions, d'un montant de 499 francs, peut mettre au nom de sa femme un petit commerce qu'il exploite, les ressources de l'intéressé dépassant 7.000 francs.

LISTE DE RAPPEL DES QUESTIONS ECRITES auxquelles il n'a pas été répondu dans le délai supplémentaire d'un mois suivant le premier rappel.

(Application de l'article 138 [alinéas 4 et 6] du règlement.)

6926. — 31 juillet 1969. — **M. Brugnon** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur le contenu de l'examen du brevet de technicien agricole. En effet, le caractère scolaire de cet examen risque de réduire très sérieusement les chances des ruraux adultes. Ils ne pourront de ce fait accéder aux emplois pour lesquels ils se sont préparés. Il lui demande de lui indiquer s'il compte prendre des mesures pour tenir compte des qualités d'expérience pratique des ruraux pour l'attribution du brevet de technicien agricole.

6928. — 31 juillet 1969. — **M. Brugnon** attire l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur la réglementation du brevet de technicien agricole adulte qui exige une période d'attente de deux ans, à l'issue d'une formation professionnelle sanctionnée par un diplôme, pour entrer dans un centre de promotion sociale préparant au brevet de technicien agricole adulte. Les personnes désirant entrer dans ces centres de promotion sont âgées de dix-huit à trente ans. Elles ont suivi, comme la majorité des jeunes Français, un cycle court jusqu'à seize ans et une formation professionnelle. Elles sont titulaires, pour la plupart, d'un diplôme professionnel agricole et ont effectivement exercé la profession d'agriculteur. Cette formation reçue en liaison avec un engagement professionnel et social a développé chez elles la responsabilité, la motivation et le goût d'étudier. Elles désirent acquérir une formation de second degré qui leur est accessible grâce à leur formation professionnelle et à leurs études antérieures. Or le ministre de l'agriculture considère comme nulle la formation professionnelle pourtant sanctionnée par un diplôme professionnel de ce même ministère et impose deux années d'attente à l'issue de cette formation professionnelle avant que le jeune puisse prétendre à l'entrée dans un centre de promotion sociale préparant au brevet de technicien agricole adulte. Cette disposition retarde d'autant la promotion des jeunes ruraux obligés de quitter l'exploitation familiale en raison du contexte économique et qui ont fait un effort méritoire pour s'intégrer dans une agriculture en pleine évolution. Il lui demande de lui indiquer s'il compte prendre des mesures pour remédier à ce grave inconvénient, et notamment s'il n'estime pas devoir supprimer la période d'attente de deux ans.

6932. — 31 juillet 1969. — **M. Chazelle** appelle l'attention de **M. le ministre de l'agriculture** sur le fait qu'aucune disposition n'étant prévue pour le cas des époux séparés en matière d'indemnité viagère de départ, certaines situations font apparaître un manque d'équité qu'il convient de souligner et que pourrait, semble-t-il, éliminer l'aménagement de l'article 2 du décret n° 63-455 du 6 mai 1963. Tel est le cas d'une exploitante à qui appartient un domaine par succession, dont le mari — dont elle est séparée de corps — a été considéré comme chef d'exploitation et bénéficiaire, de ce fait, de la totalité de l'indemnité viagère de départ.

6898. — 26 juillet 1969. — **M. Sauzedde** indique à **M. le ministre du développement industriel et scientifique** qu'il a pris connaissance avec une très vive attention de la promotion de la Légion d'honneur parue, au titre de son ministère, au *Journal officiel* du 13 juillet 1969. Il lui fait observer qu'il a constaté, avec étonnement, que plusieurs chefs d'entreprises ou présidents directeurs généraux de sociétés, sans doute parmi les industries de pointe, avaient bénéficié d'une promotion mais qu'aucun ouvrier ou employé de ces firmes n'avait été jugé digne de figurer dans l'ordre national. De même, il a noté, avec étonnement, qu'aucun fonctionnaire subalterne des Charbonnages de France, et en particulier aucun mineur, qu'aucun employé ou ouvrier d'E. D. F., de Gaz de France ou du Commissariat à l'énergie atomique, n'avait été jugé digne de figurer également dans cette promotion. Il lui demande s'il pourrait lui donner les motifs de l'ostracisme qui semble frapper les personnes les plus modestes du secteur privé ou de la fonction publique ou assimilée, dépendant de son ministère.

6864. — 26 juillet 1969. — **M. de Poulplquet** rappelle à **M. le ministre de l'économie et des finances** que l'article 33 de la loi n° 68-946 du 31 octobre 1968 modifiant le statut de l'ordre des experts comptables et comptables agréés prévoit que ce texte doit entrer en vigueur en même temps que le règlement d'administration publique prévu à l'article 32 lequel devait, lui-même, intervenir dans les six mois de la publication de la loi. Le délai de six mois ainsi fixé étant expiré depuis le 1^{er} mai 1969, il lui demande quand paraîtra le règlement d'administration publique prévu. Il souhaiterait également connaître dès maintenant les principales dispositions de ce texte.

6877. — 26 juillet 1969. — **M. Cermolacce** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que les crédits prévus pour l'aménagement de la salle des B. E. P. sanitaire du C. E. T. M. La Viste, traverse Bonnet, Marseille (15^e), viennent d'être refusés par l'inspection académique des Bouches-du-Rhône. Aussi les membres du conseil d'administration de cet établissement ont-ils adopté le 23 juin une motion au terme de laquelle ils demandent instamment que : 1° soit

prise en considération la demande du 15 octobre 1968 relative à cet aménagement ; 2° soient installés en urgence pour la rentrée 1969, les locaux préfabriqués dont le transfert aurait déjà dû être effectué l'année dernière (juin 1968) ; 3° soit remplacée la classe ayant été incendiée la nuit du 10 au 11 janvier 1969. En conséquence, il lui demande si le Gouvernement entend donner satisfaction à ces revenditions parfaitement justifiées.

7195. — 1^{er} septembre 1969. — **M. Grotteray** expose à **M. le ministre de l'Intérieur** qu'en février 1968 M. le préfet de police déclarait : « l'usage du haschisch constitue pour le milieu dit beatnik une bravade occasionnelle plus qu'une intoxication véritable ». Les informations de ces dernières semaines frappent d'autant plus les Français qu'ils vivaient à l'abri de telles déclarations optimistes des autorités dans l'idée que si leur pays était un lieu de passage et de transformation de la drogue il n'était pas un pays de consommation ; et il est vrai qu'en 1964 il n'y avait en France que 3.000 drogués fichés, appartenant tous à des milieux très particularisés. Cette situation s'est détériorée à une vitesse vertigineuse puisque le commissaire responsable de la brigade des stupéfiants indiquait il y a quelques jours qu'il « traite actuellement une affaire de drogue par jour contre une par mois il y a trois ans ». En 1969, la drogue est en usage dans toute la France, dans toutes les classes sociales de la jeunesse : neuf enquêtes en province, Apt, Marseille, Strasbourg, Bordeaux, concernent les lycées tandis qu'à Bandoi, Sarcelles, Lagny, les intoxiqués étaient de jeunes ouvriers. Notre pays, relativement protégé jusqu'à ces derniers mois, est donc à son tour menacé, sans que la situation soit déjà aussi désespérée que celle constatée par les autorités anglaises et américaines dans leur propre pays. Mais l'évolution foudroyante de ces derniers mois exige une action immédiate. Si un renforcement et une adaptation des services de police sont nécessaires, si l'appareil judiciaire doit être modernisé et les peines frappant les trafiquants augmentées, il semble qu'il y ait avant tout un problème d'information. « La lutte contre la drogue, c'est l'affaire des ministres » a répondu un mage de la société de consommation interrogé samedi dernier sur un poste de radio périphérique. Lui-même a été saisi de nombreuses lettres d'auditeurs et de parents exprimant leur inquiétude. C'est pourquoi il lui demande s'il est possible de faire le point sur l'état actuel du problème de la drogue en France. Il souhaite les résultats des études du groupe de travail interministériel réuni depuis mars 1969 auxquels faisait allusion le garde des sceaux dans sa réponse à un parlementaire dans le *Journal officiel* du 2 août soient communiqués au Parlement. Il suggère que le groupe de travail soit transformé en un comité groupant des médecins, des policiers, des fonctionnaires du ministère de l'éducation nationale et du secrétariat d'Etat à la jeunesse, aux sports et aux loisirs, dont la première tâche serait de préciser dans un délai d'un mois la nature du danger, son étendue et ses limites. Pour être efficace, il serait indispensable de faire participer à ce comité non seulement la télévision et la radio mais toute la presse écrite dont dépend le succès d'une éventuelle campagne contre la drogue, tant il est vrai qu'une action, quelle qu'elle soit, pour éviter à la France le drame connu par les jeunes anglo-saxonnes n'aura de succès que si l'opinion publique en comprend la nécessité et s'y associe.

7188. — 30 août 1969. — **M. Fortuit** appelle l'attention de **M. le Premier ministre (jeunesse, sports et loisirs)** sur les réflexions que suscite la récente catastrophe du lac Léman, dont les victimes ont été essentiellement des enfants, survenue quelques jours après la tragédie de Juigné-sur-Loire où, là encore, de nombreux enfants ont péri brutalement. Il lui expose que deux points importants, et à son avis essentiels, ont été mis en évidence : a) l'encadrement insuffisant de certaines colonies de vacances, cette insuffisance résultant à la fois des effectifs des moniteurs responsables des enfants qui leur sont confiés, ainsi que de l'incompétence de beaucoup d'entre eux, peu ou mal préparés à leur rôle ; b) la méconnaissance totale de la natation par l'immense majorité des enfants. Il lui demande, en conséquence, s'il n'estime pas urgent : 1° de renforcer la surveillance des colonies et centres de vacances, les subventions accordées au titre de la circulaire n° 60-096/B du 1^{er} avril 1969 devant être subordonnées à la preuve que les associations organisatrices présentent toutes garanties de sécurité, de santé, d'encadrement, d'adaptation aux formes nouvelles d'éducation, etc ; 2° de prendre toutes mesures destinées à rendre systématique l'enseignement de la natation dans les écoles, ces mesures visant notamment : a) l'implantation de nouvelles piscines et l'utilisation maximale de celles déjà existantes ; b) la formation de moniteurs (maîtres-nageurs) et la mise en place du personnel de surveillance destiné à assurer la sécurité des élèves ; c) une action psychologique en ce qui concerne les familles, souvent opposées ou indifférentes lorsqu'il s'agit de sport pour leurs enfants.

7179. — 29 août 1969. — **M. Krieg** attire l'attention de **M. le ministre des affaires étrangères** sur l'émotion qu'a provoquée dans tous les pays civilisés la récente exécution en Irak d'individus accusés d'espionnage au profit d'Israël et des Etats-Unis ainsi que l'annonce que de nouveaux procès auraient bientôt lieu pour les mêmes causes. Parmi les personnes exécutées se trouvaient deux juifs et, au cours de pendaisons antérieures, il y avait également des juifs ayant ou non la nationalité irakienne. Or il existe à l'heure actuelle parmi la colonie juive d'Irak environ mille cinq cents personnes qui ont demandé l'autorisation de quitter ce pays afin de se rendre en Israël. Jusqu'à présent cette autorisation leur a été refusée et la situation dans ce pays semble indiquer qu'ils sont ainsi retenus contre leur gré comme otages. Une pareille situation étant en tous points contraire avec les règles élémentaires du droit des gens, il souhaiterait connaître les démarches faites par notre Gouvernement auprès du Gouvernement irakien afin qu'il y soit mis fin.

7239. — 4 septembre 1969. — **M. Nilès** expose à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** que la récente décision de dévaluation du franc a provoqué au sein du monde des anciens combattants une crainte légitime quant aux possibilités de voir prochainement régler le contentieux qui les oppose au Gouvernement. En effet, les anciens combattants et victimes de guerre n'ont pas oublié les conséquences désastreuses qu'a eu, pour eux, la dévaluation de 17,5 p. 100 opérée en décembre 1958 ; celle-ci s'était, en effet, traduite par la suppression de la retraite du combattant, la liquidation du statut démocratique de l'office national, la franchise sur la sécurité sociale et bien entendu la hausse des prix. Alors que le pouvoir d'achat des pensions a subi, ces derniers mois, une forte amputation consécutive à une augmentation des prix qui sera supérieure à 7 p. 100, les anciens combattants et victimes de guerre exigent qu'il soit procédé dans le budget en préparation à une amorce de règlement du contentieux actuellement pendant. En conséquence, il lui demande : si le Gouvernement entend prendre les mesures qui s'imposent afin que les anciens combattants et victimes de guerre ne fassent pas les frais de la récente manipulation monétaire ; ce qui implique en premier lieu qu'il soit procédé à une consultation des associations et des dirigeants autorisés du monde des anciens combattants.

7184. — 30 août 1969. — **M. Georges Bourgeois** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que l'article 25 de la loi n° 68-946 du 31 octobre 1968 modifiant le statut de l'ordre des experts-comptables et des comptables agréés prévoit que « les personnes ayant exercé une activité comportant l'exécution de travaux d'organisation ou de révision de comptabilité et qui ont acquis de ce fait une expérience comparable à celle d'un expert-comptable particulièrement qualifié pourront être autorisées à demander, dans les conditions fixées par le règlement d'administration publique prévu à l'article 84 bis ci-après, leur inscription au tableau de l'ordre en qualité d'expert-comptable ». A cet égard, il lui demande s'il envisage d'admettre en qualité d'expert-comptable, au titre de ces dispositions, tous les commissaires aux comptes inscrits sur les listes des cours d'appel et exerçant cette profession de façon effective et constante. Il convient d'ailleurs de faire observer que la profession de commissaire aux comptes, telle qu'elle est définie par la loi n° 66-537 du 24 juillet 1966, répond parfaitement aux conditions posées par l'article 25 précité. Une telle décision ne pourrait que faciliter l'organisation de la nouvelle profession de commissaire aux comptes. Par ailleurs la réponse ministérielle publiée au *Journal officiel* des débats de l'Assemblée nationale du 26 avril 1969, page 1073, à la question n° 3766, prévoit la possibilité d'inscription à l'ordre de personnes ayant exercé une activité comptable dans un emploi salarié. Or il serait illogique que les commissaires aux comptes dont l'une des missions consiste à vérifier les travaux des comptables salariés soient moins bien traités que ces derniers.

7205. — 3 septembre 1969 — **M. Bizet** s'étonne auprès de **M. le ministre de l'économie et des finances** de n'avoir pas obtenu de réponse à la question n° 4951 qu'il lui avait posée et qui a été publiée au *Journal officiel*, Débats de l'Assemblée nationale du 29 mars 1969, page 757, et concernant le loyer des immeubles ou des locaux non destinés à un usage industriel ou commercial. Comme il souhaite vivement connaître sa position en ce qui concerne le problème évoqué, il lui demande s'il peut lui fournir une réponse d'urgence.

7212. — 3 septembre 1969. — **M. Cousté** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'à l'issue du conseil des ministres du vendredi 8 août, le porte-parole du Gouvernement a lu une

déclaration du Président de la République où il rappelait « qu'il était nécessaire de faire prendre conscience à chaque Français des réalités, de toutes les réalités ». Parmi les réalités, la situation de la France à l'égard des autres monnaies donc de la parité du franc est essentielle. Elle est liée à la situation des réserves en or et en devises de la nation. Déjà avant la dévaluation du franc, il demandait au Gouvernement par une question écrite n° 6882 publiée au *Journal officiel*, débats A. N. du 2 août 1969, à laquelle il n'a pas encore eu de réponse, d'une part le montant des réserves nettes de change de la Banque de France aux 31 décembre 1967, 30 juin 1968, 31 décembre 1968 et 30 juin 1969, et d'autre part le montant des tirages ou remboursements effectués vis-à-vis de créanciers extérieurs du 31 décembre 1967 au 30 juin 1969. Cette question manifestait une inquiétude à laquelle s'ajoute aujourd'hui un sentiment de surprise. En effet, le Gouvernement vient de décider de tirer 985 millions de dollars sur le fonds monétaire international, selon les conditions que celui-ci consentira, de procéder en outre à un recours complémentaire auprès de nos partenaires de la C. E. E. pour 400 millions de dollars et enfin auprès de la banque des règlements internationaux (B. R. I.) pour un montant de 200 millions de dollars. L'ensemble de ces concours nouveaux représente donc un total de 1.585 millions de dollars soit 8.876 millions de francs. Ce chiffre est à rapprocher des réserves françaises qui s'élevaient d'après les déclarations officielles au début du mois d'août à 3,6 milliards de dollars soit quelque 19 milliards de francs, alors qu'elles avaient été au début de 1968 de 5,5 milliards de dollars. Il lui demande donc si le Gouvernement entend pratiquer dans le domaine monétaire comme dans les autres domaines, une politique de vérité, afin que la dévaluation qui n'est qu'un moyen, permette de retrouver les équilibres fondamentaux de notre économie qui ne peuvent être établis qu'avec la confiance indispensable de tous les Français, écartant ainsi toute spéculation nationale ou internationale. Il souhaiterait donc connaître précisément et dans les meilleurs délais quel est le montant des réserves en or et devises de la Banque de France aux 1^{er} janvier 1968, 30 juin 1968, 1^{er} janvier 1969 et 8 août 1969, et l'utilisation depuis le 1^{er} janvier 1968 des concours internationaux auprès du fonds monétaire international ou des autres prêteurs internationaux ou des banques centrales.

7213. — 3 septembre 1969. — **M. Herman** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** s'il peut lui préciser si l'épouse commune en biens d'un débiteur de boissons ayant obtenu du parquet l'autorisation d'exploiter, à compter du 1^{er} juin 1968, un débit de boissons de 4^e catégorie, est soumise à l'instruction du 30 décembre 1968 décidant qu'il n'était plus possible d'admettre, dans le cas de conjoints mariés sous l'ancien régime de communauté légale, que l'épouse commune en biens d'un débiteur de boissons puisse acquérir un comptoir. Il lui demande si cette décision n'est pas sans effet rétroactif.

7226. — 4 septembre 1969. — **M. Bricout** signale à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'au moment où l'on parle de salaire fiscal, il y aurait intérêt à étudier le cas des agents commerciaux dont les commissions sont intégralement déclarées par leurs commettants. Il lui paraît anormal du point de vue fiscal que l'agent commercial ne bénéficie pas des avantages réservés aux représentants salariés (abattements de 30 p. 100 + 10 p. 100 + 20 p. 100 sur le montant de leurs salaires et commissions encaissées) qui exercent leur profession dans les conditions de travail exactement identiques aux leurs. Il lui demande donc si dans le cadre de la réforme fiscale certaines catégories de professions dont les revenus peuvent être appréciés avec exactitude comme les agents commerciaux, pourraient être intégrées au régime des salariés.

7237. — 4 septembre 1969. — **M. Robert Ballanger** signale à **M. le ministre de l'éducation nationale** les graves répercussions pour les localités de la banlieue parisienne, du décret du 31 mai 1969, relatif au financement du transport des élèves de l'enseignement primaire et des enseignements généraux, agricole et professionnel, et en particulier dans la région d'Aulnay-sous-Bois, Blanc-Mesnil, Sevran, Tremblay et Villepinte. Les écoliers pour aller soit aux lycées classique et moderne, technique ou au C.E.T. ont à parcourir des distances qui, tout en ne dépassant pas 5 kilomètres, ne peuvent être effectuées sous peine de grande fatigue ou de graves dangers provenant de la circulation automobile extrêmement dense, qu'en empruntant les transports collectifs. La suppression de la participation de l'Etat aux dépenses de transports scolaires aboutit à mettre à la charge des familles des sommes

supplémentaires très importantes. Il lui demande si le Gouvernement entend modifier le décret du 31 mai 1969 de façon à permettre aux familles de bénéficier, en matière de transports scolaires, des mêmes avantages que ceux qui leur étaient précédemment consentis.

7178. — 29 août 1969. — **M. Krieg** demande à **M. le ministre de l'équipement et du logement** s'il peut lui faire connaître, département par département (y compris les départements et territoires d'outre-mer) l'état des routes actuellement en service sur le territoire national, en décomposant cet état selon les diverses catégories (autoroutes, routes nationales à quatre voies, à trois voies, à deux voies, routes départementales, etc.)

7192. — 30 août 1969. — **M. Madrelle** expose à **M. le ministre de l'équipement et du logement** qu'une priorité absolue doit être accordée à la réalisation de l'axe routier Europe du Nord—Espagne par Bordeaux et Bayonne si l'on veut éviter une nouvelle et définitive dégradation de la situation économique en Aquitaine. Il lui demande s'il n'estime pas urgent d'accorder cette priorité dans l'immédiat.

7228. — 4 septembre 1969. — **M. Pierre Bas** demande à **M. le ministre de l'équipement et du logement** s'il peut communiquer, par département, le nombre de logements « habitations à loyer modéré » acquis par les locataires, en application de la loi du 10 juillet 1965.

7218. — 3 septembre 1969. — **M. Barberot**, se référant à la réponse donnée par **M. le ministre de la justice** à la question écrite n° 2877 (*Journal officiel*, débats A. N., du 4 avril 1969, page 867), lui demande ce qu'il faut entendre par l'expression contenue dans cette réponse : « immeuble réunissant toutes les conditions d'habitabilité », et, en particulier, s'il peut lui indiquer si, outre celui des parties communes particulières à une seule entité, c'est-à-dire à un seul des bâtiments d'un ensemble immobilier, le coût des parties communes générales d'un ensemble immobilier formé de plusieurs entités doit ou non être pris en considération pour le calcul de la garantie intrinsèque d'achèvement prévue par l'article 23 b du décret n° 67-1166 du 22 décembre 1967. Il lui demande, en outre, les raisons exactes pour lesquelles seul l'article 23 b du décret précité contient le membre de phrase : « de l'immeuble ou des immeubles compris dans un même programme » alors que les articles 23 a, 25 a, 25 b et 28 dudit décret n'emploient que le terme « l'immeuble ».

7231. — 4 septembre 1969. — **M. Virgile Barel** expose à **M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population** qu'à la suite de la fermeture de la scierie et entreprise d'emballage de Saint-Chély-d'Apcher (48) les personnels licenciés n'ont pu bénéficier des mêmes indemnités de chômage selon qu'ils étaient ou non classés dans la catégorie « salariés agricoles ». En effet, les travailleurs de cette entreprise qui étaient affiliés au régime général de la sécurité sociale ont perçu des indemnités de chômage en même temps que des prestations au titre de l'A.S.S.E.D.I.C., par contre les salariés qui étaient affiliés au régime agricole se sont vus refuser le versement des prestations de l'A.S.S.E.D.I.C. Cette disparité entre deux catégories de travailleurs ayant des activités identiques au sein d'une même entreprise ne trouve aucune justification ; en outre, dans le cas présent elle porte un grave préjudice aux salariés licenciés. Il lui demande s'il entend remédier à cette situation et prendre les mesures nécessaires pour qu'une telle injustice disparaisse et pour que les travailleurs de l'entreprise en question qui en sont victimes perçoivent sans retard les dédommagements qu'ils sont en droit d'attendre.

7241. — 4 septembre 1969. — **M. Mourot** attire l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale**, sur le problème de la couverture sociale des praticiens hospitaliers. Depuis le 1^{er} janvier 1960, elle est assurée par le régime général de la sécurité sociale, l'immatriculation des intéressés incombant aux établissements hospitaliers employeurs. Or, les textes de la loi n° 66-509 du 12 juillet 1966, instituant une assurance maladie-maternité obligatoire pour les non-salariés, non-agricoles, semblent pouvoir remettre en cause leur appartenance au régime général

qui constitue une compensation au plafonnement des émoluments hospitaliers. Il lui demande tout d'abord, si les praticiens à temps plein et à temps partiel, quand leur temps d'emploi ouvre normalement droits aux prestations, continueront à bénéficier du régime général de la sécurité sociale et par ailleurs, quelles dispositions il compte prendre en faveur de ceux dont le temps d'emploi n'ouvre pas normalement droit à ces prestations.

7187. — 30 août 1969. — **M. Charbonnel** demande à **M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population** si un salarié qui effectue en dehors de la période de congés payés une cure thermale médicalement prescrite et acceptée par la sécurité sociale dans une station agréée peut prétendre au paiement de son salaire pendant la durée de la cure. Il lui rappelle que la convention collective de la profession intéressée précise qu'en cas de maladie les appointements sont versés au personnel déduction faite de la valeur des prestations reçues au titre de la sécurité sociale. Or, l'employeur en question allègue qu'une cure n'est pas une maladie mais un traitement, ce qui paraît pour le moins spécieux. Il lui semble donc opportun que la position de l'administration soit fixée sur ce point.

Rectificatif

au compte rendu intégral de la 2^e séance du 3 novembre 1969.
(Journal officiel, débats Assemblée nationale, du 4 novembre 1969.)

RÉPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

Page 3277, 1^{re} et 2^e colonne, 31^e, 32^e et 33^e ligne de la réponse de M. le ministre des transports à la question n^o 6902 de M. Sauzedde :

Au lieu de :

« 180 médailles de l'aéronautique,
« 292 nominations du mérite maritime,
médailles assimilées à la médaille du travail »,

Lire :

« 616 médailles (argent) d'honneur des marins du commerce et de la pêche,
médailles assimilées à la médailles du travail.

« 180 médailles de l'aéronautique;
« 654 nominations dans l'ordre du mérite maritime ».

**Ce numéro comporte le compte rendu intégral des trois séances
du jeudi 13 novembre 1969.**

1^{re} séance : page 3623. — 2^e séance : page 3641. — 3^e séance : page 3669