

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

4^e Législature

PREMIERE SESSION ORDINAIRE DE 1972-1973

COMPTE RENDU INTEGRAL — 58^e SEANCE2^e Séance du Vendredi 17 Novembre 1972.

SOMMAIRE

1. — Renvoi pour avis (p. 5377).

2. — Questions d'actualité (p. 5377).

LICENCIEMENTS DANS UNE ENTREPRISE PARISIENNE
(Question de M. Berthelot.)

MM. Poncelet, secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat chargé des affaires sociales; Berthelot.

LICENCIEMENTS DANS UN ÉTABLISSEMENT DE GENNEVILLIERS
(Question de M. Pasqua.)

La question n'est pas appelée.

RÉGLEMENTATION COMMUNAUTAIRE DES VÉHICULES UTILITAIRES
(Question de M. Cousté.)

MM. Galley, ministre des transports; Cousté.

CRISE DE L'EMPLOI A MONTBRISON
(Question de M. Michel Jacquet.)

MM. Gulchard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme; Michel Jacquet.

CIRCULATION DANS PARIS
(Question de M. Labbé.)

MM. Marcellin, ministre de l'intérieur; Labbé.

EXPÉDITION DES POMMES DE TERRE DE SEMENCE
(Question de M. du Halgouët.)

MM. Pons, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'agriculture et du développement rural; du Halgouët.

UTILISATION DES PNEUS CLOUTÉS
(Question de M. Barrot.)

MM. Gulchard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme; Barrot.

FERMETURE D'UNE USINE LU-BRUN
(Question de M. Carpentier.)

MM. Pons, secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'agriculture et du développement rural; Carpentier.

3. — Ordre du jour (p. 5382).

PRESIDENCE DE M. JEAN DELACHENAL,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

RENVOI POUR AVIS

M. le président. La commission des affaires culturelles, familiales et sociales demande à donner son avis sur :

— le projet de loi relatif au paiement direct de la pension alimentaire (n° 2623) ;

— la proposition de loi de M. Chazelle et plusieurs de ses collègues, tendant à la création d'un fonds de garantie pour le règlement des pensions alimentaires (n° 2623), dont l'examen au fond a été renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de la législation et de l'administration générale de la République.

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

Le renvoi pour avis est ordonné.

— 2 —

QUESTIONS D'ACTUALITE

M. le président. L'ordre du jour appelle les questions d'actualité.

Je rappelle aux auteurs de ces questions qu'après la réponse du ministre ils disposent de la parole pour deux minutes au plus.

Licenciements dans une entreprise parisienne.

M. le président. M. Berthelot signale à M. le Premier ministre qu'une entreprise parisienne d'études techniques et industrielles pour le pétrole, filiale d'une société américaine, se propose de licencier plus de la moitié de son personnel, sans que sa situation financière et sa charge de travail le justifie et lui demande quelles mesures il compte prendre pour empêcher ces licenciements.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat chargé des affaires sociales.

M. Christian Poncelet, secrétaire d'Etat. La société anonyme Procofrance, engineering de pétrole et de pétrochimie, 8, rue de Penthievre, à Paris, occupe 108 salariés, ingénieurs, dessinateurs et personnel administratif.

Les difficultés d'ordre conjoncturel existant dans la pétrochimie ne lui permettant pas d'envisager à moyen terme des projets précis pouvant assurer une charge de travail suffisante, cette société a pris la décision de procéder à une compression de personnel visant 59 salariés, dont 14 personnes protégées par leur statut.

Le comité d'entreprise a été tenu informé de la situation le 6 septembre 1972 et deux autres réunions ont eu lieu, l'une le 22 septembre, l'autre le 10 octobre. A cette dernière réunion, il a été communiqué au comité d'entreprise la liste du personnel à licencier, lequel a émis un avis défavorable, en invoquant la situation financière de la société. Sur ces objections, la direction a fait alors valoir que les rentrées de fonds escomptées sous formes d'effets de paiement devront s'échelonner dans le temps sur une longue période.

L'inspection du travail a été officiellement saisie de la demande d'autorisation de licenciement le 31 octobre.

Le délai de préavis — soit un mois pour une société employant plus de cent salariés — de l'accord national interprofessionnel sur la sécurité de l'emploi du 10 février 1969 paraît donc en l'occurrence avoir été observé, accord, je le rappelle, qui a été passé dans le cadre de la politique contractuelle.

En ce qui concerne la consultation de la commission paritaire de l'emploi, prévue par l'article 1^{er} de l'accord auquel je viens

de faire référence, celle-ci, n'ayant pas été mise en place par les partenaires sociaux de la branche professionnelle intéressée, n'a pas été consultée.

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

M. Marcelin Berthelot. Je dois dire, hélas ! monsieur le secrétaire d'Etat, que je n'attendais pas une autre réponse.

Si nous avons posé aujourd'hui cette question, c'est d'abord et avant tout parce qu'elle concerne l'emploi d'une soixantaine de travailleurs de la société en question, qui sont menacés de licenciement. Dans le contexte actuel, la situation générale de l'emploi est de plus en plus critique, comme j'ai eu l'occasion de le démontrer ici même tout récemment, ce qui rend d'autant plus difficile la recherche à court terme d'une solution pour chacun des cas posés.

Rien n'a été envisagé par l'entreprise qui a l'obligation de rechercher des solutions valables en vertu de la loi du 10 février 1969 quant à la sécurité de l'emploi au regard des licenciements. Malgré les interventions répétées du personnel devant le comité d'établissement, malgré les démarches entreprises, y compris auprès du ministère du travail, rien de sérieux n'a été envisagé. On laisse se faire les licenciements, ce qui vient d'être confirmé.

Aborder aujourd'hui cette question, c'est appeler votre attention sur la multitude des cas de violation des textes et des dispositions qu'ils contiennent, pratique devenue quotidienne. Peu importe aux entreprises que les travailleurs se retrouvent à la porte pourvu que leurs profits à elles soient préservés. C'est le cas, en l'occurrence. Contrairement à ce que vous avez dit tout à l'heure, ni les charges de travail — il y a des contrats en perspective — ni la situation financière de l'entreprise en question ne justifient une telle décision, ce qui explique les divergences. Nous en arrivons à cette solution, après avoir enregistré votre réponse, que la demande d'autorisation de licenciement collectif est posée et, ajouterai-je, avec votre approbation.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Christian Poncelet, secrétaire d'Etat. Je vous remercie, monsieur le président, de me permettre d'apporter un complément à ce que vient de dire l'orateur. S'il était informé de la réponse que je devais lui faire, il aurait pu éviter de retentir l'attention de l'Assemblée qui est actuellement préoccupée par des questions importantes. Mais je ne peux pas lui laisser dire que l'inspection du travail ne s'est pas inquiétée de l'affaire.

Dès réception de la demande d'autorisation de licenciement, ainsi que l'y autorise la réglementation du contrôle de l'emploi en vigueur, elle a pris les dispositions nécessaires. Elle procède actuellement aux enquêtes contradictoires et vérifications d'usage. Il convient de souligner qu'au cours de la réunion qui a eu lieu hier 16 novembre — c'est donc tout récent et cela confirme l'action persévérante menée par l'inspection du travail — celle-ci a une nouvelle fois demandé à la direction quelle était sa position. Evidemment, la direction a maintenu sa décision de licenciement.

En tout état de cause, l'inspection du travail continue, contrairement à ce que vous indiquez, à suivre ce dossier très attentivement et ne manquera pas, si besoin est, de mettre en œuvre tous les moyens d'information, de conseil, de reclassement et de réadaptation professionnelle dont elle dispose, comme suite à sa réunion depuis la notification de licenciement pour le 31 décembre, je tiens à le rappeler.

Si une décision de licenciement doit intervenir après épuisement de toutes les procédures légales, les salariés bénéficieront, en outre, des avantages minimum prévus par la réglementation ainsi que des mesures plus favorables de la convention collective applicable à l'établissement, c'est-à-dire préavis et indemnités de licenciement.

Cela résulte de la politique contractuelle mise en place par le Gouvernement et qui n'est, d'ailleurs, pas toujours bien acceptée, les indemnités de licenciement et la durée du préavis étant variables en fonction de l'ancienneté du salarié dans l'entreprise.

Ce complément de renseignements démontre que l'inspection du travail suit cette affaire de près et a à cœur de veiller à ce que les droits des salariés soient respectés et que les licenciés soient éventuellement et avec le concours de l'agence, reclassés. (Applaudissements.)

Licenciements dans un établissement de Genevilliers

M. le président. L'ordre du jour appellerait la question de M. Pasqua relative aux licenciements dans un établissement de Genevilliers mais, son auteur étant absent, la question n'est pas appelée.

Réglementation communautaire des véhicules utilitaires

M. le président. M. Cousté demande à M. le Premier ministre quels sont les résultats du conseil de ministres de la Communauté consacré aux transports, qui a eu lieu à Bruxelles les 6 et 7 novembre 1972, et quelles décisions ont été prises concernant les poids et dimensions des véhicules utilitaires et leurs conséquences sur l'économie.

La parole est à M. le ministre des transports.

M. Robert Galley, ministre des transports. La question des poids et dimensions des véhicules routiers utilitaires a fait l'objet de longues discussions les 6 et 7 novembre derniers à Bruxelles.

Il faut rappeler à ce sujet que, lors de sa session des 17 et 18 mai 1972, le conseil a marqué son accord sur diverses orientations techniques, en se réservant de prendre une décision définitive après consultation des pays adhérents.

Parmi ces orientations figuraient principalement le poids maximum par essieu simple qui était fixé à 11 tonnes et le poids total en charge maximum des ensembles de véhicules qui était fixé à 40 tonnes.

Il était prévu que la réglementation issue de ces orientations s'appliquerait au trafic entre Etats membres à partir du 1^{er} janvier 1980, alors que certaines dérogations pourraient être acceptées jusqu'au 1^{er} janvier 1985 pour le trafic national, ce qui, je le dis en passant, paraissait particulièrement satisfaisant à la délégation française.

Lors de la session des 6 et 7 novembre derniers, le conseil, après avoir tenté de lever certaines réserves qui subsistaient sur les points techniques de cet accord, a procédé à la consultation des pays adhérents, c'est-à-dire la Grande-Bretagne, l'Irlande et le Danemark.

A cette occasion, et parlant le premier, M. Peyton, ministre britannique chargé des transports, n'a laissé planer aucun doute sur sa position : refus absolu de passer d'une charge à l'essieu maximale de 10 tonnes impériales — soit, en système métrique, 10,160 tonnes — à 11 tonnes ; rejet du poids total en charge de 40 tonnes, le Royaume-Uni, sur ce dernier point, n'admettant actuellement qu'une charge maximum de 32 tonnes. Le ministre britannique a indiqué qu'il accepterait une certaine augmentation de la charge totale, sans d'ailleurs qu'elle atteigne 40 tonnes.

Le ministre irlandais des transports a pris une attitude rigoureusement identique.

Quant au ministre danois, il a également rejeté le poids par essieu de 11 tonnes. En revanche, il a marqué son accord sur les autres aspects de l'orientation à adopter par les Six.

Les raisons essentielles qui motivent le refus des pays adhérents semblent être les nuisances provoquées par les très gros poids lourds, les problèmes consécutifs à la circulation, mais surtout les dépenses de modification des ouvrages d'art, d'infrastructure routière et, plus généralement, les frais d'entretien des routes résultant de l'augmentation de la charge par essieu et du poids total en charge.

Devant les réserves ainsi formulées, notamment l'opposition formelle de la Grande-Bretagne, le conseil n'a pu sceller sur le champ l'accord à six qui avait été préparé sur les normes retenues lors des séances des 17 et 18 mai 1972.

Plusieurs de nos partenaires ont, en effet, estimé qu'il ne leur était pas possible de prendre une décision, alors que, la veille, les pays adhérents avaient formulé des réserves et marqué une opposition aussi formelle.

Néanmoins, comme les Six souhaitaient, à la fois, maintenir leur position technique et marquer cette orientation, et que, de surcroît, ils voulaient aboutir rapidement sur cette affaire, vieille déjà de plusieurs années, ils ont convenu de réexaminer ce dossier en vue d'une décision les 18 et 19 décembre prochains.

Avant cette date, les Etats adhérents seront saisis par la commission de propositions visant à fixer, par un système de dérogations, ce que seraient deux zones à l'intérieur de la Communauté élargie, avec naturellement des recouvrements : celle où la limite serait de onze tonnes et celle où elle serait provisoirement de dix tonnes, sauf sur certains itinéraires principaux où les camions pourraient circuler chargés à onze tonnes par essieu, même si leur vitesse devait être, à cette fin, limitée.

Tels sont les principaux éléments de la négociation en cours. Nombre de détails, en particulier techniques, sont à régler, mais ils me paraissent, par rapport à l'essentiel, présenter un caractère tout à fait accessoire sur le plan économique, et cette question pourrait nous entraîner très loin.

Je vous indique que l'adoption de la charge de onze tonnes par essieu permet de concevoir des camions d'une productivité plus élevée par suite d'une charge utile supérieure. Par ailleurs,

elle permettra aussi, pour les engins plus lourds, et dans un avenir lointain, une meilleure adaptation à d'éventuelles modifications de normes liées à de nouvelles utilisations.

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

M. Pierre-Bernard Cousté. Monsieur le ministre, compte tenu de l'importance du sujet, c'est avec une grande attention que j'ai écouté vos explications.

Je comprends la difficulté de la négociation et je souhaiterais que l'on admette plus clairement, dans certains cercles européens, que l'Europe ne se fait pas simplement par la voie des mots.

Aussitôt qu'on se place devant les réalités — et le problème du camion européen en est une — on se heurte à des intransigeances nationales extrêmement fermes. Je comprend très bien que les nouveaux venus, l'Angleterre, le Danemark et l'Irlande, estiment ne pas pouvoir se rallier à la transaction du mois de mai 1972 du conseil des ministres de la Communauté consacré au transport. Mais je rappelle qu'en France la norme de la charge par essieu est de treize tonnes et qu'en acceptant de la voir abaisser à onze tonnes — alors qu'ils l'avaient eux-mêmes considérée comme inacceptable — les constructeurs français ont déjà fait un sacrifice considérable ; tout comme nos transporteurs routiers qui ont admis une réduction de la productivité de leurs camions.

Pour nos constructeurs, la nouvelle norme signifie, vous le savez comme moi, la mise en œuvre de nouveaux produits, la réorganisation des chaînes de fabrication, de lourds frais d'outillage, donc des nécessités d'investissements. Cela crée également des handicaps d'utilisation car il est impossible de vendre des camions répondant à la norme de treize tonnes par essieu, dans un Etat où elle n'est que de dix tonnes. Dans ces Etats, la production nationale est donc protégée par une norme technique. C'est cette protection que, très précisément, vous voulez faire disparaître — et je vous en félicite, monsieur le ministre — sans pouvoir y parvenir. C'est pourquoi la question est importante.

Aujourd'hui, entre la négociation du début du mois et la prochaine négociation du mois de décembre, il faut absolument que les nouveaux Etats adhérents se rendent compte — après avoir participé au sommet où ont été prises des décisions politiques — de la nécessité, pour eux, de consentir des efforts pour la solution des problèmes pratiques.

Que le Gouvernement sache que le Parlement le soutient, car le fait d'avoir accepté comme normes une charge de onze tonnes par essieu et une charge totale de quarante tonnes par véhicule représente une concession de taille fort coûteuse pour l'économie française.

Dans ces conditions, avec le soutien du Parlement, vous devez, monsieur le ministre, vous efforcer de convaincre nos partenaires qu'il serait très choquant d'accepter que des itinéraires soient accessibles aux camions répondant à la norme de onze tonnes par essieu alors que tous les grands itinéraires de l'ensemble des territoires danois, irlandais et britannique seraient interdits aux camions des Six.

Je ne vous cache pas que je forme des vœux ardents pour que, dans l'intérêt de l'économie de la France et de ses cinq plus anciens partenaires qui étaient déjà d'accord — et même dans l'intérêt de toute l'Europe — une décision soit prise les 18 et 19 décembre prochain, confirmant au moins les normes acceptées par les Six : charge de onze tonnes par essieu et charge totale de quarante tonnes par camion. (Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et du groupe des républicains indépendants.)

Crise de l'emploi à Montbrison.

M. le président. M. Michel Jacquet signale à M. le Premier ministre qu'une sérieuse crise de l'emploi vient de faire son apparition dans cette partie du Forez que constitue la région de Montbrison-Boën et lui demande s'il n'estime pas que, pour remédier à une situation préjudiciable à tant de points de vue, il serait indispensable de classer d'urgence cette région en zone 2 afin de donner la possibilité à de nouvelles entreprises de venir s'y établir.

La parole est à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme. Le nouveau régime des primes au développement régional a été institué par le décret du 11 avril 1972.

Il repose essentiellement sur le classement durable d'un certain nombre de zones. Il n'est pas souhaitable, du point de vue même de l'efficacité du système, de remettre dès à présent en cause les classements qui ont été décidés.

On ne doit pas pour autant se désintéresser de l'évolution de l'emploi dans les régions qui ne bénéficient pas d'un clas-

sement prioritaire. Le nouveau régime des aides présente à cet égard plus de souplesse que le précédent. L'article 6 du décret du 11 avril 1972 permet d'intervenir par l'octroi de primes, dans les régions non classées, chaque fois que la situation de l'emploi y devient suffisamment préoccupante pour justifier un effort exceptionnel d'industrialisation, ce qui semble bien être le cas. Cet article dispose que dans les localités où, du fait de la fermeture d'établissements industriels ou d'un déséquilibre profond de l'emploi, des problèmes d'ordre social se posent avec une particulière gravité, des primes de développement régional peuvent être accordées au programme d'investissement, qui contribueront de façon décisive à la solution de ces problèmes.

Si, par conséquent, la situation de Montbrison présente à l'heure actuelle les caractéristiques retenues par l'article 6 du décret, un programme susceptible de redresser efficacement la situation locale de l'emploi et présentant par ailleurs un intérêt suffisant devrait pouvoir bénéficier des dispositions que je viens de rappeler.

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

M. Michel Jacquet. Monsieur le ministre, je vous remercie bien vivement des précisions que vous avez bien voulu me donner et surtout de votre promesse de faire bénéficier éventuellement les industries qui voudraient s'installer dans la région de Montbrison-Boën des mêmes avantages que ceux prévus pour les régions classées en zone 2.

Une action énergique s'impose en effet, car, depuis quelques mois, la situation de l'emploi est devenue très préoccupante dans cette région : à Montbrison, ville de 10.000 habitants, 160 ouvriers de la société Euro-Pac ont reçu leur avis de licenciement ; à Boën, qui compte 4.000 habitants, une centaine d'emplois ont été supprimés depuis le début de l'année ; des compressions d'emploi ont touché d'autres entreprises de la région, et les perspectives d'avenir sont inquiétantes.

Ancienne préfecture du département de la Loire jusqu'en 1856, Montbrison avait, jusqu'aux années 1960, conservé certaines de ses attributions, et partant, les emplois correspondants ; malheureusement, depuis une dizaine d'années, l'école normale, la maison d'arrêt, la Cour d'assises ont quitté la ville.

Cependant, grâce à l'action menée par la municipalité de Montbrison, une zone industrielle avait permis de créer des conditions très favorables à l'installation de nouvelles entreprises. Les jeunes ruraux des montagnes, toutes proches pouvaient donc espérer trouver un emploi à proximité de leur village d'origine. Les villes de Montbrison et de Boën ont également consenti un effort important pour le logement, avec la réalisation de programmes d'H. L. M.

Voici donc cette région de Montbrison-Boën bien armée pour l'accueil d'industries, disposant d'une main-d'œuvre de qualité, pourvue de logements sociaux et d'un bon équipement scolaire en C. E. S. et lycées, une région qui, au surplus, est agréable à vivre, belle à voir, une région d'un évident intérêt touristique, proche d'importants sites de sport d'hiver puisque la station de Chalmazel, équipée de remontées-pentes et de télécabines, n'est qu'à trente kilomètres. Tant d'atouts que bien des régions nous enverraient, tant de possibilités et de promesses ne doivent pas rester inexploitées.

Il faut donc tout mettre en œuvre pour favoriser l'implantation d'industries nouvelles. Nous comptons sur vous, monsieur le ministre, pour nous aider à résoudre ce sérieux et angoissant problème et d'avance je vous en remercie.

Circulation dans Paris.

M. le président. M. Labbé demande à M. le Premier ministre si le Gouvernement a fait entreprendre des études complètes afin de trouver une solution aux problèmes de circulation qui se posent certains jours dans Paris, en particulier les veilles de fêtes ou les vendredis soirs, jours pendant lesquels le blocage de la circulation est parfois quasi total pendant plusieurs heures au cours de la soirée.

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

M. Raymond Marcellin, ministre de l'intérieur. M. Labbé demande au Gouvernement quelles études ont été entreprises par les autorités responsables de la circulation dans Paris afin d'éviter le blocage de la circulation les veilles de fêtes ou les vendredis soirs.

Pour bien fixer les responsabilités, je rappelle que ces études relèvent du préfet de Paris pour l'aménagement de la voirie et les plans de circulation. Les décisions sont prises après délibération du Conseil de Paris.

Les études sont aussi de la compétence du Préfet de police pour la réglementation et son application.

Dans les deux cas les préfets agissent en tant qu'autorités municipales.

Les travaux de voirie se divisent en simples aménagements et en grands travaux.

En ce qui concerne l'infrastructure, les études d'aménagement sont bien évidemment constantes. Elles permettent d'améliorer les conditions de franchissement des carrefours ou d'accroître la fluidité de la circulation dans les artères les plus importantes.

Pour les grands travaux — vous les connaissez — on peut citer l'achèvement du boulevard périphérique en 1973, la réalisation de la voie sur la berge de la rive gauche de la Seine, l'exécution du passage souterrain Maine-Montparnasse et la mise en œuvre ultérieure de la radiale Vercingétorix dont les acquisitions foncières sont en cours. Par ailleurs, dans toutes les zones de rénovation, la capacité de la voirie est augmentée de façon systématique.

La ville de Paris a incontestablement déployé un sérieux effort pour faciliter le stationnement au cours des dernières années, en sorte qu'à la fin de 1973 elle disposera de 40.000 places de stationnement souterrain, dont 25.000 dans les quartiers centraux.

Par ailleurs, l'institution progressive du stationnement payant, au fur et à mesure qu'elle s'étend, assure une meilleure rotation des véhicules et améliore sensiblement la circulation générale dans les voies où il est pratiqué.

Outre cet ensemble de travaux, des études de circulation sont menées par la préfecture de région, la préfecture de Paris et la préfecture de police pour établir des plans fondés sur la mise en œuvre de moyens électroniques. Ces plans permettront de reviser les équipements actuels qui ont été réalisés empiriquement au cours des années passées. L'application de ces plans entraînera évidemment un certain nombre de bouleversements et de modifications dans les installations existantes. Un plan de circulation est actuellement en préparation pour le XIV^e arrondissement de Paris pour tenir compte du débouché de l'autoroute du Sud.

A noter que toutes les actions réglementaires possibles ont été mises en œuvre : sens uniques, interdictions de stationnement, stationnement unilatéral, stationnement limité en « zone bleue », interdictions de tourner à gauche, couloirs de circulation pour les automobiles avec signalisation au sol, limitation de vitesse. Mais dans ces domaines on ne peut plus espérer que des progrès limités.

En revanche, d'autres mesures peuvent être développées et aboutir à des résultats heureux :

Les couloirs de circulation réservés aux transports en commun qui, circulant plus rapidement, devraient être davantage utilisés par les usagers. Aux cinquante-deux kilomètres de couloirs, actuellement réservés aux autobus, aux taxis et aux voitures de secours, s'ajouteraient quarante autres kilomètres dont le tracé est en cours de préparation ;

Le stationnement payant dont les ressources devraient permettre d'améliorer l'infrastructure.

Un effort s'impose également en ce qui concerne la réglementation, car on ne peut pas dire que le système actuel de contraventions fonctionne convenablement et que leur recouvrement soit un moyen de dissuasion efficace. Il nous faut donc revoir ce système de répression.

Tels sont les éléments d'information que je voulais fournir à l'Assemblée nationale en me tenant très exactement dans les limites de la question qui m'a été posée par M. Labbé.

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

M. Claude Labbé. Mesdames, messieurs, nous ne pouvons pas considérer avec indifférence ce qui se passe dans la capitale, le vendredi soir ou les veilles de congés. S'agit-il, en fin de compte, d'un phénomène inévitable, lié à la forte croissance du parc automobile à Paris ? Vous venez de nous démontrer qu'il n'en est rien, monsieur le ministre, et je vous en remercie.

Il est agréable d'apprendre que certaines mesures peuvent être encore envisagées, dépendant soit du Conseil de Paris, soit des préfectures intéressées, soit de votre propre département ministériel. On peut donc garder l'espoir de voir la situation s'améliorer.

Certes, si des milliers de Parisiens doivent « piétiner », pendant deux ou trois heures, avant d'arriver, en retard, à leurs rendez-vous ou dans leur maison de campagne, il faut bien reconnaître que le problème crucial réside dans le fait que, à certains moments — et je ne voudrais pas dramatiser — la circulation dans la capitale se trouve à peu près totalement bloquée.

Mais ma question ne contenait aucune critique. Je tiens même à souligner le dévouement des personnels de police chargés d'assurer la circulation dans Paris. Par exemple, j'ai pu moi-même constater que certains agents, après avoir effectué leur service normal, continuaient de régler la circulation, à certains carrefours, pendant deux ou trois heures, leur profond

sens du devoir leur interdisant d'abandonner leur poste. J'indique aussi que tous les efforts consentis par le préfet du district de Paris, par le préfet de Paris, par le préfet de police sont assurément ressentis.

Je vous remercie donc encore, monsieur le ministre, d'avoir rendu aujourd'hui à l'Assemblée l'espoir de voir la circulation s'améliorer dans Paris. *(Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République, du groupe des républicains indépendants et du groupe Progrès et démocratie moderne.)*

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'intérieur.

M. le ministre de l'intérieur. Pour répondre complètement à la question de M. Labbé, j'ajouterais quelques précisions, notamment en citant quelques chiffres.

Certes, les effectifs des gardiens de la paix posent un problème sérieux. Bien entendu, le préfet de police ne demande qu'à disposer d'un plus grand nombre de gardiens pour résoudre le difficile problème auquel il est confronté.

Je rappellerai donc quelques données de la circulation à Paris.

Un million de véhicules sont immatriculés dans la ville et les comptages effectués aux portes de la capitale montrent que un million de véhicules y entrent et en sortent chaque jour.

Face à ces données, nous disposons, à Paris, de 1.150 kilomètres de voies qui présentent une capacité maximale de circulation de l'ordre de 100.000 véhicules à un moment donné. Il n'y a en tout et pour tout que 440.000 places de stationnement licite, chiffre qui comprend les places dans les garages, les cours, les boxes, les parkings publics et privés et les places autorisées de stationnement.

Ces chiffres font apparaître la difficulté d'assurer une bonne circulation dans Paris. La voirie se trouve, en effet, très facilement saturée. Il suffit que la circulation soit supérieure de 15 à 20 p. 100 à la normale pour qu'il n'y ait plus de fluidité et que des blocages se produisent.

Inversement, lorsqu'au mois d'août les Parisiens apprécient les facilités de circuler et de stationner à leur guise dans Paris, la diminution du volume de circulation n'est que de 15 à 20 p. 100 par rapport à la norme. La préfecture de police, qui s'est livrée aux comptages nécessaires, a constaté qu'une faible diminution du volume de circulation suffisait à assurer la fluidité.

Il n'en reste pas moins que — comme le souhaite M. Labbé — les vendredis soir et les veilles de fêtes un plus grand nombre de gardiens de la paix doivent être affectés à la surveillance de la circulation. Mais pour cela il faut les distraire de certaines missions statiques qu'ils assument par ailleurs. La situation que nous avons connue le 10 novembre ne doit plus se reproduire et certaines mesures sont déjà prises à cette fin : en 1973, la préfecture de police verra augmenter de 25 p. 100 son parc de motocyclettes de forte cylindrée, qui seront utilisées pour la surveillance du trafic sur le boulevard périphérique, où se produit en moyenne un accident par jour et par kilomètre. On sait que, lorsqu'un accident de poids lourds survient dans cette sorte de couloir qu'est le périphérique, la circulation y est parfois bloquée pendant de longues heures.

Pour permettre aux services de police d'atteindre plus facilement les points chauds et de progresser plus rapidement dans la foule des automobiles, nous allons les doter de cyclomoteurs, d'un usage plus commode que les motocyclettes dans le centre de Paris.

D'autre part, j'ai demandé à toutes les autorités responsables de faire respecter plus strictement la réglementation en matière de stationnement et d'interdiction d'arrêt en double file. Les textes n'ont aucune valeur si n'existe pas la volonté de faire respecter énergiquement les décisions qui ont été prises.

Quels que soient les efforts réalisés pour faciliter la circulation dans la capitale, aucun bon résultat ne pourra être obtenu sans le concours des automobilistes, qui doivent faire preuve de compréhension et de discipline et admettre qu'ils sont tenus de respecter d'eux-mêmes les prescriptions de la loi. N'a-t-on pas trop souvent tendance à chercher les coupables alors que nous le sommes tous un peu ?

Enfin, il y a un problème de prévision et d'information.

J'ai demandé au préfet de police, lorsque les circonstances laissent prévoir des conditions de circulation particulièrement difficiles, de prévenir les automobilistes et de les mettre en garde par des informations largement diffusées en temps voulu par la presse, la radio et la télévision.

La mauvaise circulation dans les grandes agglomérations est un mal irritant de notre temps.

Pour y remédier, M. le Premier ministre entend qu'une action concertée soit menée sous son autorité par tous les pouvoirs publics concernés. *(Applaudissements.)*

Expédition des pommes de terre de semence.

M. le président. M. du Halgouët demande à M. le Premier ministre s'il peut faire prendre en charge, par le F. O. R. M. A., les frais supplémentaires d'expédition vers l'Algérie des pommes de terre de semence, actuellement en souffrance en raison de la grève des dockers de Lorient.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'agriculture et du développement rural.

M. Bernard Pons, secrétaire d'Etat. Mesdames, messieurs, le Gouvernement n'a jamais voulu envisager de prendre en charge une indemnisation tendant à couvrir des frais supplémentaires d'expédition résultant de grèves. Le précédent qui serait ainsi créé aurait en effet des conséquences financières et morales extrêmement graves dans tous les secteurs.

En revanche, l'appui du Gouvernement est acquis tant pour faciliter l'embarquement rapide de marchandises en souffrance dans le port de Lorient que pour permettre l'affrètement à destination d'Alger d'un navire n'appartenant pas à la Conférence; au cas où celle-ci ne pourrait assurer en temps utile le transport de ces marchandises, une dérogation pour utiliser un navire étranger sera accordée.

J'ajoute que des contacts permanents sont entretenus avec la marine marchande en vue d'utiliser un bateau permettant le transport de ces marchandises, que le bateau appartienne ou non à la Conférence.

M. le président. La parole est à M. du Halgouët.

M. Yves du Halgouët. Monsieur le secrétaire d'Etat, grâce aux mesures que vous venez d'annoncer, ces expéditions seront facilitées, mais il n'en demeure pas moins que la grève cause un dommage assez considérable.

M. le ministre de l'agriculture ne pourrait-il envisager une intervention du F. O. R. M. A., au moins pour partie? Vous n'ignorez pas en effet la situation difficile que connaissent nos expéditions vers l'Algérie, alors que nous sommes déjà menacés par des offres qui frôlent le dumping de la part de la Pologne notamment.

Je souhaite que ces difficultés s'apaisent et je vous sais gré, en tout cas, des dispositions que vous avez bien voulu prendre pour accélérer ces expéditions.

Utilisation des pneus cloutés.

M. le président. M. Jacques Barrot demande à M. le Premier ministre quelles mesures il compte prendre pour que soient reconduites, pour l'hiver 1972-1973, les dispositions réglementaires qui ont été appliquées au cours des hivers précédents concernant l'utilisation des pneumatiques comportant des éléments métalliques susceptibles de faire saillie, de manière à permettre aux véhicules poids lourds de circuler le long des routes verglacées en utilisant des pneus munis de clous.

La parole est à M. le ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme.

M. Olivier Guichard, ministre de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme. Mesdames, messieurs, il y a plus d'un an, le ministère de l'aménagement du territoire, de l'équipement, du logement et du tourisme, par un arrêté du 22 juin 1971, avertissait que les pneus à crampons ne seraient plus autorisés à partir de l'hiver 1972-1973.

Cette décision est justifiée sur le plan de la sécurité comme sur celui de l'économie.

L'arrêté prévoit que les pneus à crampons ne seront désormais autorisés du 15 novembre au 15 mars que pour les véhicules de moins de 3,5 tonnes et pour les véhicules de transport en commun.

Les véhicules ainsi équipés devront respecter une vitesse limite de 90 kilomètres-heure et porter à l'arrière un disque indiquant cette limitation.

Parmi nos voisins, la Suisse, la République fédérale d'Allemagne et le Luxembourg, la Hollande et la Belgique vont également interdire l'usage des crampons par les poids lourds.

Cette volonté commune nous interdit désormais de revenir sur une décision mûrement réfléchie.

Au moment où la circulation de janvier 1972 s'est révélée supérieure à celle du mois d'août 1962, il faut reconnaître les effets destructeurs pour nos chaussées de l'emploi des crampons.

Au lieu de réparer les chaussées détruites, il est plus économique de mettre en état de viabilité hivernale les principaux itinéraires par des mesures préventives.

C'est ainsi que 2.500 kilomètres supplémentaires seront rendus utilisables par tous les temps, au cours de l'hiver, ce qui portera à 5.000 kilomètres au moins le réseau de routes mises en état de viabilité hivernale.

En matière de sécurité routière, je ne méconnais pas certains aspects négatifs de l'interdiction des crampons. Il s'en faut cependant de beaucoup que cette sécurité soit aussi assurée qu'on le croit sur une chaussée non recouverte de neige ou de verglas. L'adhérence des véhicules équipés de pneus à crampons diminue alors considérablement.

En outre, le passage répété de pneus équipés de crampons entraîne une usure excessive de la chaussée et provoque même des ornières. Déjà dangereuses par temps sec pour un véhicule rapide, celles-ci entraînent par temps de pluie le phénomène bien connu de l'aquaplaning pour le véhicule qui les aborde.

Les experts estiment que le gain de sécurité réellement apporté par les pneus à crampons s'avère en définitive faible. A condition de n'être employés que sur chaussée enneigée ou verglacée, les pneus à crampons montés sur les véhicules légers accroissent sans doute la sécurité si ceux qui les utilisent ne transforment pas ce gain de sécurité en un gain de temps par une augmentation excessive de leur vitesse, comme je le disais ce matin.

Persuadé d'avoir choisi une voie raisonnable, même si elle est difficile, j'ai donné à mes représentants locaux l'ordre de suivre avec vigilance l'exécution de cette décision, de me rendre immédiatement compte des difficultés graves qui pourraient survenir et de mettre en place, bien entendu, un service d'urgence lors du dégel.

Chaque année, 2.000 à 3.000 kilomètres de routes seront rendues praticables l'hiver et pour l'avenir, je fais poursuivre en liaison avec les industries concernées des recherches sur des crampons de structure et de forme nouvelles, qui seraient moins dangereux pour les chaussées.

M. le président. La parole est à M. Jacques Barrot.

M. Jacques Barrot. Monsieur le ministre, j'ai écouté avec beaucoup d'attention votre réponse. Ma question était en effet motivée par une inquiétude légitime.

Vous n'ignorez pas, en effet, que l'usage des pneus à crampons a modifié considérablement les conditions d'existence dans certaines régions. Il a permis un désenclavement effectif, en particulier dans les zones de moyenne montagne. Aussi, son interdiction absolue, dès l'hiver prochain, à tous les véhicules de plus de 3,5 tonnes posera de graves problèmes.

La sécurité, certes, n'est pas absolument évidente dans tous les cas. Mais je vous rappelle, monsieur le ministre, qu'en moyenne montagne en particulier, les dangers du verglas s'ajoutent à ceux de la déclivité. C'est la conjugaison de ces deux facteurs qui fait courir aux transporteurs et aux autres usagers de la route les risques les plus graves. Je pense surtout aux routes fréquentées par les ramasseurs de lait. Et l'heure du ramassage du lait coïncide souvent avec celle du ramassage scolaire! Vous n'ignorez pas les conséquences, souvent fort graves, du dérapage d'un semi-remorque sur le verglas.

Il y a un autre aspect du problème: les répercussions de cette mesure sur l'économie locale. Les départements ruraux s'ouvrent de plus en plus — et c'est heureux — vers la vie moderne, et parfois même s'industrialisent, comme c'est le cas dans ma région. Alors se pose le problème du transport d'un certain nombre de produits frais ou de combustibles, comme le fuel, indispensables à la vie quotidienne. A la limite, on pourrait imaginer un risque d'asphyxie dans certaines régions où le verglas persisterait quelques jours.

Je ne conteste pas, monsieur le ministre, vos arguments. Les chiffres prouvent assez la gravité des méfaits causés aux chaussées et montrent clairement les dépenses qu'entraînent ces dégradations. Mais nous pensions que l'interdiction de l'usage des pneus à crampons par les véhicules lourds aurait été étendue au territoire national au fur et à mesure de la mise en état de viabilité hivernale de notre réseau routier. Je reviendrai tout à l'heure sur ce point dans la discussion du budget de l'équipement. Or j'ai le sentiment que dans le Massif Central, par exemple, cette mise hors gel n'est pas menée aussi rapidement — certes, il faut beaucoup de moyens — qu'il serait souhaitable.

M. Marc Bécam est venu s'associer à ma question. Cette démarche peut paraître un peu étonnante de la part d'un représentant de la Bretagne. Elle montre simplement qu'il a compris que les Bretons qui acheminent le poisson frais — et nous en sommes heureux — jusqu'aux régions reculées du centre de la France craignent souvent de s'aventurer sur les routes verglacées.

J'ai pris acte, monsieur le ministre, de l'attention que vous portez à cette question et de votre souci de faire en sorte que vos services saisissent toute la gravité du problème. Au nom des usagers, je vous remercie, monsieur le ministre.

Je voudrais faire maintenant quelques suggestions...

M. le président. Monsieur Barrot, vous êtes inscrit dans la discussion générale du budget de l'équipement; vous aurez donc la possibilité de compléter au besoin votre intervention sur ce point.

M. Jacques Barrot. Vous avez raison, monsieur le président. Je présenterai donc tout à l'heure les quelques suggestions que je voulais soumettre à M. le ministre sur ce point. (*Applaudissements.*)

Fermeture d'une usine Lu-Brun.

M. le président. M. Carpentier demande à M. le Premier ministre s'il peut lui dire, compte tenu des menaces qui pèsent sur l'usine Lu-Brun de Saint-Martin d'Hères, quelles mesures il compte prendre pour empêcher la fermeture de cette usine.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'agriculture et du développement rural.

M. Bernard Pons, secrétaire d'Etat. Le Gouvernement connaît déjà bien cette question sur laquelle MM. Volumard et Paquet ont appelé à plusieurs reprises son attention.

Il est exact que l'entreprise Lu-Brun et associés avait projeté, dans le cadre d'un regroupement de ses activités industrielles, de fermer son usine de Saint-Martin d'Hères qui ne lui paraissait pas matériellement susceptible d'une extension compatible avec son programme de développement de la production.

Mais cette firme doit en ce moment faire face à des problèmes internes de majorité et de prise de participation étrangère qui ont pour conséquence directe de faire perdre son caractère d'actualité à la question de la restructuration de son implantation industrielle.

L'examen du dossier préliminaire, qui avait été présenté par Lu-Brun et associés pour bénéficier des aides allouées par l'Etat pour les investissements des industries agricoles et alimentaires, a, en conséquence, été stoppé.

De toute manière, je puis vous assurer que le Gouvernement veille à ce que, d'une façon générale, la restructuration des moyens de production, indispensable dans bien des cas pour améliorer la productivité, et donc renforcer les possibilités de développement des entreprises — objectif particulièrement souhaitable dans le secteur des industries agricoles et alimentaires — s'effectue avec le minimum de perturbations dans le domaine de l'emploi.

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

M. Georges Carpentier. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de vos explications, mais cette affaire est de grande importance.

Vous avez donné l'assurance que le personnel — 350 personnes, je crois, dont la moitié de femmes — ne subirait pas les conséquences de la fermeture de l'usine. Je me permets d'en douter, surtout pour les femmes, parce que leur moyenne d'âge est de l'ordre de quarante-cinq ans et que leur spécialisation rendrait extrêmement difficile leur reclassement.

Mais au-delà de ce cas particulier, je voudrais poser rapidement le problème de la biscuiterie française. La prise de participation étrangère, dont vous avez parlé, menace en réalité toutes les usines de biscuiterie. Le cas de Saint-Martin d'Hères n'est pas particulier, il y a aussi celui de Lu-Brun à Nantes et d'autres encore.

Je déplore surtout qu'on laisse les travailleurs dans la plus grande incertitude. On annonce, de temps à autre, la fermeture de Lu-Brun; ensuite on dit le contraire; et aujourd'hui, on s'interroge toujours.

Je voudrais vous poser deux questions:

Est-il vrai — et si cela est vrai il faut le dire et en tirer les conséquences pour la reconversion et le reclassement du personnel — qu'à terme, l'industrie de la biscuiterie française sera concentrée à Reims? On en parle. Mais cet « on » est bien vague. Peut-être conviendrait-il de nous donner des précisions sur ce point.

Ma seconde question est la suivante: vous avez parlé de prises de participation par des capitaux étrangers. Chacun sait qu'un grand groupe anglais de biscuiterie s'est intéressé à nos usines. Le Gouvernement permettra-t-il que l'industrie de la biscuiterie française, dont la tradition de qualité est bien connue, passe entre les mains d'un groupe financier étranger?

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat.

M. Bernard Pons, secrétaire d'Etat. Je répondrai à M. Carpentier que le Gouvernement n'est pas responsable des on-dit, des déclarations des uns et des autres ou des propos qui peuvent être tenus par tel ou tel chef d'entreprise.

Je lui rappellerai que l'ancien Premier ministre, M. Chaban-Delmas, avait, à Nantes même, donné l'assurance que le Gouvernement veillerait à ce que Lu-Brun ne quitte pas la ville.

Voilà une déclaration gouvernementale à laquelle M. Carpentier pourrait se référer.

Quant à ce qui est dit par tel dirigeant, par tel responsable syndical ou par le comité d'entreprise, je n'y attache, pour ma part, aucune importance.

M. Carpentier a ensuite parlé de la mainmise de certaines sociétés britanniques sur les entreprises françaises. Effectivement, certaines sociétés étrangères cherchent à s'implanter sur notre territoire national. La politique pratiquée par le Gouvernement jusqu'à ce jour a été d'autoriser ces installations dans la mesure où elles ne gênaient pas des entreprises françaises, où elles apportaient un facteur économique positif et où elles étaient créatrices d'emplois. En revanche, il est bien évident que lorsque l'entreprise étrangère absorbante risque de créer un déséquilibre au sein de l'entreprise absorbée ou dans notre économie, notamment dans le domaine de l'emploi, le Gouvernement se doit — et il y est fermement décidé — de prendre des mesures. Lesquelles? me direz-vous.

Je vous répondrai comme je l'ai fait hier soir devant une assemblée de journalistes internationaux qui m'avaient posé la question: il n'est pas coutume, dans un combat de boxe, d'opposer un poids lourd à un poids léger, et je parle en connaissance de cause. (*Sourires.*) Il n'est pas coutume non plus, dans une partie de whist, d'étaler son jeu sur la table pour que l'adversaire puisse savoir les coups qu'on prépare.

Permettez-moi donc de vous dire qu'à cet égard M. Chirac, ministre de l'agriculture et du développement rural, moi-même et le Gouvernement tout entier, nous réservons la surprise. (*Applaudissements sur les bancs de l'union des démocrates pour la République et sur plusieurs autres bancs.*)

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

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

— 2 —

ORDRE DU JOUR

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

Suite de la discussion de la deuxième partie du projet de loi de finances pour 1973, n° 2582. (Rapport n° 2585 de M. Guy Sabatier, rapporteur général, au nom de la commission des finances, de l'économie générale et du Plan.)

Aménagement du territoire, équipement, logement et tourisme (*suite*):

Équipement et urbanisme et article 52 (*suite*):

(Annexe n° 9 [Équipement]. — M. Ruais, rapporteur spécial; avis n° 2590, tome IX, de M. Catalifaud, au nom de la commission de la production et des échanges.)

(Annexe n° 10 [Urbanisme]. — M. Caldaguès, rapporteur spécial; avis n° 2590, tome XI, de M. Barberot, au nom de la commission de la production et des échanges.)

Aménagement du territoire, équipement, logement et tourisme (*suite*):

Aménagement du territoire:

(Annexe n° 8. — M. Ansquer, rapporteur spécial; avis n° 2590, tome XIII, de M. Duval, au nom de la commission de la production et des échanges.)

A vingt et une heures trente, quatrième séance publique: Suite de l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(La séance est levée à seize heures.)

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

VINCENT DELBECCHI.