

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

SÉNAT

COMPTE RENDU INTÉGRAL DES SÉANCES

Abonnements à l'Édition des DEBATS DU SENAT : FRANCE ET OUTRE-MER : 16 F ; ETRANGER : 24 F

(Compte chèque postal : 9063-13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION
26, RUE DESAIX, PARIS 15°

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

1^{re} SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

COMPTE RENDU INTEGRAL — 4^e SEANCE

Séance du Mardi 13 Octobre 1964.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1066).
2. — Dépôt de rapports du Gouvernement (p. 1066).
3. — Dépôt de questions orales avec débat (p. 1066).
4. — Retrait d'une question orale avec débat (p. 1066).
5. — Questions orales (p. 1066).

Honoraires des géomètres travaillant au remembrement de la propriété agricole :

Question de M. Etienne Dailly. — MM. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre ; Etienne Dailly.

Irrigation de la basse Ariège :

Question de M. Jean Nayrou. — MM. le secrétaire d'Etat, Jean Nayrou.

Remboursement des marks rapportés par les prisonniers de guerre et déportés ; affectation d'un reliquat :

Question de M. Raymond Bossus. — MM. le secrétaire d'Etat, Raymond Bossus.

Création d'une société d'économie mixte pour l'équipement touristique de l'Ariège :

Question de M. Jean Nayrou. — MM. le secrétaire d'Etat, Jean Nayrou.

Personnel auxiliaire ouvrier de l'armée dans les départements d'outre-mer :

Question de M. Georges Marie-Anne. — MM. le secrétaire d'Etat, Georges Marie-Anne.

Pénurie de main-d'œuvre dans les industries de l'ameublement de la région du Nord :

Question de M. Marcel Darou. — MM. le secrétaire d'Etat, Marcel Darou.

Autoroute Dunkerque—Lille :

Question de M. Marcel Darou. — MM. le secrétaire d'Etat, Marcel Darou.

Rétablissement d'une liaison régulière entre la commune de Saint-Pierre (Martinique) et celle de Morne-Rouge :

Question de M. Georges Marie-Anne. — MM. le secrétaire d'Etat, Georges Marie-Anne.

Répression de certaines formes de vente :

Question de M. Jean Nayrou. — MM. le secrétaire d'Etat, Jean Nayrou.

Admission d'urgence au bénéfice de l'aide ménagère :

Question de M. Jean Nayrou. — MM. le secrétaire d'Etat, Jean Nayrou.

6. — Situation de la marine marchande et de la construction navale. — Discussion de questions orales avec débat (p. 1074).

Discussion générale : MM. Roger Lachèvre, Edouard Le Bellegou, Léon David, Jean de Bagnaux, Abel-Durand, Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

7. — Dépôt d'un projet de loi (p. 1083).

8. — Règlement de l'ordre du jour (p. 1083).

PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à quinze heures dix minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du jeudi 8 octobre a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEPOT DE RAPPORTS DU GOUVERNEMENT

M. le président. J'ai reçu de M. le Premier ministre un rapport sur l'exécution de l'ensemble du programme d'investissements (année 1964) pour l'enseignement agricole, présenté par le Gouvernement en application de l'article premier de la loi de programme n° 62-901 du 4 août 1962 relative à la création et au développement des établissements d'enseignement et de formation professionnelle agricoles.

Acte est donné du dépôt de ce rapport.

J'ai reçu de M. le Premier ministre un rapport sur le programme d'équipement militaire, présenté par le Gouvernement en application des articles 3, 4 et 5 de la loi n° 60-1305 du 8 décembre 1960 relative à certains équipements militaires.

Acte est donné du dépôt de ce rapport.

— 3 —

DEPOT DE QUESTIONS ORALES AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi des questions orales avec débat suivantes :

M. Georges Guille demande à M. le Premier ministre, à la suite de la dernière conférence de presse et du voyage de M. le Président de la République dans divers pays d'Amérique du Sud, de définir la politique extérieure, tant européenne que mondiale, que le Gouvernement entend suivre actuellement. (N° 107.)

M. Marius Moutet demande à M. le Premier ministre de définir sa doctrine en matière d'utilisation des armements nucléaires et d'exposer la conséquence qu'elle peut avoir sur les traités internationaux. (N° 108.)

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, ces questions orales avec débat ont été communiquées au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

— 4 —

RETRAIT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. M. Etienne Dailly m'a fait connaître qu'il retire la question orale avec débat n° 68 qu'il avait posée à M. le Premier ministre et qui a été communiquée au Sénat dans sa séance du 30 avril 1964.

Acte est donné de ce retrait.

— 5 —

QUESTIONS ORALES

M. le président. L'ordre du jour appelle les réponses aux questions orales.

HONORAIRES DES GÉOMÈTRES TRAVAILLANT AU REMEMBREMENT DE LA PROPRIÉTÉ AGRICOLE

M. le président. M. Etienne Dailly rappelle à M. le ministre de l'agriculture que le déroulement rapide des opérations de remembrement de la propriété et de l'exploitation agricole est l'une des conditions essentielles de l'évolution nécessaire de l'agriculture française.

Or, il apparaît que les travaux préparatoires confiés pour la plupart du temps à des géomètres experts subissent des retards souvent importants qui trouvent leur justification dans l'insuffisance des honoraires accordés à ces techniciens.

En effet, les tarifs appliqués par l'administration marquent un retard d'environ 20 p. 100 par rapport à ceux qui sont normalement pratiqués pour le secteur privé.

Dans ces conditions, les géomètres experts sont contraints de donner la priorité aux commandes qui assurent la rentabilité de leur cabinet, avant de se préoccuper des travaux des marchés de remembrement auxquels ils ont souscrit, qui portent souvent sur de longues périodes et qu'ils doivent aujourd'hui poursuivre dans des conditions déficitaires.

Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour éviter que les géomètres ne se refusent brutalement à se charger des remembrements avec tous les risques que cela comporterait dans le monde agricole. (N° 582. — 23 juin 1964.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Monsieur le sénateur, à la suite notamment d'une convention collective passée avec leurs employés, les géomètres, par le canal de leur ordre, ont effectivement demandé au ministre de l'agriculture un relèvement des tarifs qui leur sont applicables pour l'exécution des marchés de remembrement.

L'administration ne conteste nullement que des majorations dans les éléments du prix de revient soient intervenues dans ce domaine depuis la dernière révision des tarifs en 1962. Toutefois, le relèvement demandé — 22 p. 100 — paraît *a priori* trop important du fait que les propositions de l'ordre tendent à introduire, dans le tarif de base arrêté en 1959, les divers coûts constitutifs sans aucune pondération, ce qui conduirait à admettre que les géomètres n'ont, pendant la période correspondante, réalisé aucun progrès dans leurs méthodes de travail.

L'administration a estimé, en conséquence, qu'il convenait de déterminer la part d'augmentation incompressible des frais qu'il sera nécessaire de prendre en compte dans la révision des tarifs et la part d'amélioration dans l'efficacité du travail des géomètres qui doit profiter aussi bien à eux-mêmes qu'à la collectivité en général.

A cette fin, auprès de la direction générale du génie rural et de l'hydraulique agricole a été constitué un groupe de travail mixte comprenant des géomètres remembreurs désignés par l'ordre et des fonctionnaires du génie rural possédant une grande expérience de l'aménagement foncier et du remembrement. Sans aboutir encore à un accord complet, les travaux ont conduit à ce jour à un important rapprochement des points de vue.

Parallèlement, la demande de révision déposée par l'ordre des géomètres a été soumise au ministre des finances et des affaires économiques et fait actuellement l'objet d'un examen entre les services de ce ministère et les délégués de l'ordre des géomètres. Dans ce domaine, également, il n'est pas possible d'indiquer sur quelles bases définitives la révision demandée pourra être accordée.

M. le président. La parole est à M. Etienne Dailly.

M. Etienne Dailly. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je crois n'avoir jamais abusé de la procédure de la question orale sans débat. Je crois même que, depuis six ans que j'ai le grand honneur de siéger au Sénat, c'est la première fois que j'utilise cette procédure.

C'est dire que si, aujourd'hui, j'interviens par voie de question orale sans débat, c'est bien pour marquer l'importance du problème que nous évoquons à l'instant.

En effet, mes chers collègues — je parle ici sous votre contrôle — il est bien évident que, dans neuf cas sur dix, les opérations de remembrement entraînent pendant des années simplement à cause de ce problème de la rémunération des géomètres.

A cet égard, je suis forcé de vous dire, monsieur le secrétaire d'Etat, que votre réponse m'a déçu. D'abord parce que, sauf une brève et ultime précision, votre réponse a consisté à lire mot à mot la réponse que M. le ministre de l'agriculture a faite à la question écrite de l'un de nos collègues députés, l'honorable M. Feix, et qui figure au *Journal officiel* du 19 septembre dernier, ... ce qui prouve déjà que le problème n'a guère avancé depuis !

N'est-il pas d'ailleurs singulier que le ministre du travail désigne un médiateur aux fins de déterminer la revalorisation des salaires qu'il convient d'accorder aux employés des géomètres — revalorisation que ledit médiateur désigné par le Gouvernement a fixée à 22,5 p. 100 — et que, dans le même temps, le même Gouvernement ne permette pas aux géomètres de répercuter cette hausse dans leurs tarifs.

Vous me direz que vous avez constitué un groupe de travail, c'est vrai ! Mais, — vous venez de l'indiquer vous-même — ce groupe de travail n'a en définitive servi qu'à décider de soumettre le problème à M. le ministre des finances.

Ce n'est d'ailleurs pas l'aspect le moins singulier de cette affaire : les services du génie rural ont mis au point il y a quelques années, en accord avec l'ordre des géomètres, une sorte de cadre de prix, une méthode de calcul extrêmement poussée des éléments constitutifs du prix de revient des travaux des géomètres. Les services compétents du ministère de l'agriculture savent donc très exactement de combien il faut relever les tarifs des géomètres au titre des remboursements. Pourtant, on s'en remet à l'arbitrage de M. le ministre des finances sur le point de savoir, d'abord si le plan de stabilisation n'aurait pas bloqué ces tarifs ; et comme M. le ministre des finances a répondu par la négative — c'est du moins ce que je crois savoir — on s'en remet à lui de fixer les nouveaux tarifs.

En vérité, on se demande ce que devient dès lors le rôle des services compétents du ministre de l'agriculture.

Je voudrais attirer votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, sur deux autres aspects du problème. Dans votre réponse, comme dans celle qui a été faite à la question écrite de M. Feix, il est prétendu que les géomètres n'ont pas su s'adapter ni améliorer leur productivité. Or, les tarifs des géomètres pour les opérations de remboursement sont passés depuis 1951 de 1 p. 100 à 1,82 p. 100, alors que dans le même temps les composantes, salaires et charges sociales, — je ne parle même pas des fournitures de bureau, de l'outillage, des accessoires, et Dieu sait s'il y en a dans ce métier, — sont passées de 1 p. 100 à 2,75 p. 100. Ainsi, d'une part on passe de 1 p. 100 à 1,82 p. 100, de l'autre de 1 p. 100 à 2,75 p. 100. Si les géomètres n'avaient pas effectivement augmenté leur productivité — et vous feignez de croire qu'ils ne l'ont pas fait — il y a belle lurette qu'ils auraient dû renoncer définitivement à effectuer tout remboursement.

Deuxième point sur lequel je voudrais attirer l'attention du Gouvernement : les tarifs des géomètres pour les opérations de remboursement n'ont rien de comparable à ce qu'ils sont dans les autres pays européens. En comparant la France et la Belgique, la proportion est de un à trois ; concernant les Pays-Bas, de un à sept, la Suisse, de un à sept et l'Allemagne, de un à huit et demi. Si on ne porte pas remède très rapidement à cette situation, les géomètres feront toujours passer les opérations de remboursement après les autres travaux qui leur sont confiés.

J'ajoute que ces tarifs ne tiennent, de surcroît, aucun compte d'un certain facteur psychologique que comportent les opérations de remboursement. Vous le savez aussi bien que moi, il est des communes dont les cadastres sont dans un tel état que les opérations de remboursement sont aussi pénibles que complexes. Il est d'autres communes où, malgré un cadastre acceptable, la mauvaise volonté des propriétaires est telle que les opérations de remboursement buttent à chaque pas et que les géomètres doivent s'entêter pendant des mois, sinon des années, pour rapprocher les points de vue.

Or les géomètres-rembourseurs opèrent selon un tarif fixe, celui-là que je viens d'indiquer, ce qui fait que, dès qu'une affaire commence à aller un peu mal, — et c'est, hélas, souvent le cas — même si les tarifs étaient rajustés, il est probable que dans bien des cas ils ne suffiraient pas à rémunérer le temps perdu.

Monsieur le secrétaire d'Etat, le ministère de l'agriculture a la tutelle des opérations de remboursement ; à son budget figurent les crédits correspondants, crédits qui, cette année, passent de 274 millions à 319 millions, ce dont je vous sais gré. Mais à quoi bon cette augmentation de crédits si n'a pas été au préalable réglé le problème de la rémunération des géomètres-rembourseurs.

Messieurs, il serait aussi stupide de prétendre régler le problème de l'agriculture exclusivement par une hausse des prix qu'il serait stupide de prétendre le régler exclusivement par la réforme des structures.

Mais, si l'on entend faire à la réforme des structures de l'agriculture la place qui convient, il m'apparaît que la première des réformes de structure, c'est précisément le remboursement. Le Gouvernement serait bien avisé, et M. le ministre de l'agriculture, en particulier, d'apporter à ce problème de la rémunération des géomètres-rembourseurs, la solution urgente qu'il requiert. (*Applaudissements.*)

IRRIGATION DE LA BASSE ARIÈGE

M. le président. M. Jean Nayrou appelle l'attention de M. le ministre de l'agriculture sur l'importance que présentent l'étude et la réalisation de l'irrigation de la basse Ariège et lui demande quelles mesures il compte prendre pour en hâter l'avancement. (N° 591. — 30 juin 1964.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Le quatrième plan de développement économique et social a prévu, dans le sous-chapitre consacré à l'agriculture et dans le paragraphe relatif aux aménagements régionaux, que des études seraient entreprises et poursuivies notamment dans la vallée de la Garonne. L'étude d'un programme général d'aménagement hydraulique du bassin de la Garonne, orienté vers l'irrigation, a d'ailleurs par la suite été prescrite par le ministère de l'agriculture.

En exécution de ces prescriptions, un dossier a été établi au début de 1963 et pris en considération par le conseil supérieur du génie rural et de l'hydraulique agricole, le 6 juin 1963.

Sur la base de ce dossier, les études ont été poursuivies par les services du ministère de l'agriculture. Ces études ont pour objet de déterminer les conditions du milieu naturel d'où dépendront les aménagements hydrauliques, de rechercher les possibilités qu'elles offrent pour ces aménagements, d'examiner le contexte humain et social dans lequel ils prendront place, ainsi que les conséquences à attendre de leur réalisation sur ce contexte et sur le développement de l'économie agricole de cette région, enfin, de déterminer le schéma général dans lequel ces aménagements devront se réaliser et de dégager enfin les éléments de décision nécessaires à l'exécution de programmes de grande ampleur.

Les études en cours portent sur l'ensemble du bassin de la Garonne, mais elles sont plus particulièrement poussées dans le bassin de l'Ariège et de ses affluents. Telle est la situation actuelle. Une première synthèse en sera faite au cours du deuxième semestre de 1965.

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

M. Jean Nayrou. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, d'avoir bien voulu répondre à ma question qui avait déjà fait l'objet d'une réponse il y a un peu plus d'un an. Si je l'ai posée à nouveau, c'est qu'il y a quelques mois une affirmation lancée à la radiodiffusion régionale par M. le préfet régional de Toulouse faisait état d'irrigations prévues dans une partie de la vallée de l'Hers et de la moyenne Garonne. Il nous a semblé qu'on laissait de côté la majeure partie du département de l'Ariège et également des régions des départements voisins comme le Lauraguais dans la Haute-Garonne et la région de Castelnaudary dans l'Aude, qui font d'ailleurs l'objet d'études.

Il va sans dire que votre réponse me rassure dans la mesure où les études sont entreprises et où on pense ne laisser de côté aucune des régions précédemment oubliées.

Il s'agit d'un très vieux projet qui date de 1868, qui doit être revu et modernisé, mais appliquer surtout à des régions plus vaste intéressant tout le bassin de la Garonne. Il est évident que le département de l'Ariège, qui dispose de l'eau, a quelque prétention justifiée à devenir une sorte de zone pilote permettant d'étendre l'expérience par la suite aux régions situées en aval. Dans tous les cas, les études dont vous avez fait état se poursuivent, mais d'une façon bien timide. En particulier, les crédits mis à la disposition du génie rural de l'Ariège et de la Haute-Garonne sont minimes et nous souhaiterions qu'ils soient acrus dans l'avenir.

J'ajoute qu'à la suite des déclarations de M. l'inspecteur général de la région de Toulouse, un pas a été allègrement franchi. On a accusé le conseil général de l'Ariège de retarder voire d'empêcher toute réalisation. Je dois souligner que les milieux de notre région qui touchent de près le parti actuellement au pouvoir n'y sont pas tellement étrangers, mais je note que, dans votre réponse, vous n'avez pas fait état de ces éléments de polémique ; je vous en remercie et j'espère que ce sera le gage d'une réalisation qui ne tardera pas trop. (*Applaudissements.*)

REMBOURSEMENT DES MARKS RAPPORTÉS PAR LES PRISONNIERS DE GUERRE ET DÉPORTÉS ; AFFECTATION D'UN RELIQUAT

M. le président. M. Raymond Bossus expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que la République fédérale allemande a versé au Gouvernement français, en 1952, la somme de 2.068.626.970 anciens francs destinés au remboursement des marks rapportés en France par les prisonniers de guerre, déportés résistants et politiques et les travailleurs déportés, et déposés, à leur rapatriement, dans des centres prévus à cet effet.

Sur cette somme, 629.374.611 anciens francs seulement furent utilisés pour le remboursement de ces marks.

Il lui demande de bien vouloir lui faire connaître de quelle façon il entend, dans la préparation du budget 1965, élaborer les textes réglementaires accompagnés de mesures financières qui permettront l'affectation du reliquat, soit 1.439.252.359 anciens francs, à l'office national des anciens combattants et victimes

de guerre afin qu'il constitue un fonds social d'aide aux différentes catégories de rapatriés de 1945, aux ayants cause de leurs décédés et aux œuvres créées par leurs associations respectives. (N° 584. — 23 juin 1964.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Le bilan définitif de l'opération d'échange de monnaies allemandes déposées entre les mains des autorités françaises par les prisonniers, déportés ou les autres victimes du dernier conflit mondial à leur retour en France est le suivant : au chapitre « Dépenses » vous trouvez la somme de 2.700.856.350 anciens francs et au chapitre « Recettes », c'est-à-dire les versements effectués par la République fédérale allemande, vous trouvez la somme de 2.068.626.970 anciens francs, ce qui laisse un solde débiteur de 632.229.380 anciens francs.

Certes, il est exact que le compte spécial du Trésor n° 12-69 qui a enregistré les versements de la République fédérale a présenté un solde créditeur de 1.439.252.359 anciens francs, et il est non moins exact que ce solde a été reversé au Trésor, en sorte que les victimes de la guerre concernées ont pu penser que l'Etat s'était indûment approprié les sommes en cause.

En réalité, cette crainte est, fort heureusement, totalement injustifiée ; en effet, si le compte 12-69 présentait, lors de sa clôture, un solde créditeur important, c'est parce qu'il n'avait enregistré qu'une faible partie des opérations d'échange de reichsmarks. La majorité de ces opérations avait été financée, en effet, grâce à des avances du Trésor français consenties dès 1945, sans attendre l'intervention des accords à conclure avec la République fédérale d'Allemagne et les versements qui en sont résultés.

La centralisation de l'intégralité des comptes relatifs aux dépenses de l'espèce conduit, en définitive, aux résultats cités plus haut, faisant apparaître, non plus un reliquat, mais un découvert important que le Trésor public a supporté en totalité.

Au demeurant, c'est sur recommandation de la Cour des comptes que le solde « partiel » du compte 12-69 a été reversé au Trésor.

Le compte a, en conséquence, été apuré par la loi de règlement du budget de 1959 sur laquelle le Parlement a été appelé à se prononcer.

Les assertions selon lesquelles les opérations d'échange de monnaies allemandes détenues par les anciens prisonniers et déportés se seraient soldées par un reliquat important ne correspondent donc pas à la réalité des choses et il semble résulter de ces explications que la question posée par l'honorable parlementaire est devenue sans objet.

M. Raymond Bossus. Je demande la parole.

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

M. Raymond Bossus. Monsieur le président, mesdames, messieurs, M. le secrétaire d'Etat n'a pas répondu clairement, tant s'en faut, au dernier paragraphe de la question concrète que nous lui avons posée, à savoir « de quelle façon il entend, dans la préparation du budget 1965, élaborer les textes réglementaires accompagnés de mesures financières qui permettront l'affectation du reliquat à l'office national des anciens combattants et victimes de guerre afin qu'il constitue un fonds social d'aide aux différentes catégories de rapatriés de 1945, aux ayants cause de leurs décédés et aux œuvres créées par leurs associations respectives ».

Il s'agit d'une affaire datant bientôt de vingt ans. Il s'agit d'une question de pure honnêteté. Il est clair qu'anciens déportés, anciens prisonniers commencent à s'impatienter à juste titre du refus du Gouvernement de régler ses comptes, de régler ses dettes. Permettez-moi de rappeler les grandes lignes de cette affaire.

A leur rapatriement en 1945, les prisonniers de guerre, les déportés résistants ou politiques et les travailleurs déportés furent dans l'obligation de déposer dans les centres prévus à cet effet les monnaies allemandes qu'ils détenaient provenant du travail forcé auquel ils étaient astreints. Seule une somme maximum de 50 marks leur fut remboursée sur la base du cours d'alors de cette monnaie.

Les intéressés et leurs organisations réclamèrent vainement à maintes reprises que ces sommes déposées leur soient réglées par l'Etat, dans la limite d'un plafond maximum correspondant à 500 marks sur la base du cours de 1945. Cette demande fit d'ailleurs l'objet de nombreuses propositions de loi.

Chargée du règlement de diverses réparations envers les pays occidentaux, la République fédérale allemande versa à la France, en 1952, la somme de 2.068.626.970 anciens francs à

ce titre. Ce ne fut qu'en 1957 que les intéressés purent faire valoir leurs droits au remboursement des marks déposés douze années auparavant et ce à un taux inférieur de 15 anciens francs à celui de 1945. De plus, nombre d'entre eux furent dans l'impossibilité d'en effectuer la demande. En particulier, aucune disposition n'avait été prévue par les services intéressés du ministère des finances envers les postulants dépourvus de carte de rapatrié, laquelle n'avait d'ailleurs pas été remise à certains d'entre eux dans divers centres d'accueil. Après le 31 décembre 1958, toutes les demandes de remboursement furent déclarées irrecevables et frappées d'une malheureuse et injuste forclusion.

Des 2.068.626.970 anciens francs versés par la République fédérale allemande au titre du paiement des marks, seuls 626.374.611 anciens francs furent destinés à ces paiements. Le reliquat — et nous sommes d'accord sur le chiffre — soit 1.439.250.359 anciens francs fit l'objet d'un compte spécial du Trésor. Il n'est pas possible d'admettre qu'il soit l'objet d'une destination autre que celle prévue par la puissance donatrice. Devant les instances internationales compétentes, celle-ci serait fondée, en ce cas, à en exiger la restitution.

Les associations représentatives des rapatriés ont maintes fois demandé qu'il soit versé à l'office national des anciens combattants et victimes de guerre aux fins de constitution d'un fonds social destiné à venir en aide aux internés se trouvant dans le besoin et à subventionner les créations de caractère social de leurs associations.

Celles-ci ont maintes fois exprimé ce souhait à M. le ministre des anciens combattants. Le Gouvernement a cru devoir contester cette argumentation en vertu d'observations formulées, comme vous l'avez dit tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, par la Cour des comptes, à la suite desquelles la direction du budget fit inclure dans la loi de règlement du budget 1959 un article tendant à affecter au Trésor ce reliquat, porté au compte 12-69 dudit budget.

Il importe donc d'abroger cette dernière disposition, afin que le reliquat des sommes attribuées par la République fédérale d'Allemagne au titre du remboursement des marks aux rapatriés puisse effectivement venir en aide aux plus défavorisés d'entre eux ainsi qu'aux ayants cause de leurs décédés.

C'est pourquoi, monsieur le secrétaire d'Etat, afin de vous aider à tenter que deviennent réalités ces promesses faites à plusieurs reprises par M. le ministre des anciens combattants, vous pourriez déposer un projet de loi dont les deux points seraient ainsi rédigés :

« Art. 1^{er}. — Les dispositions de la loi de règlement du budget 1959 concernant l'affectation du solde du compte 12-69 concernant le reliquat des sommes remises par la République fédérale d'Allemagne au titre du remboursement des marks sont abrogées.

« Art. 2. — Ce reliquat est affecté à l'Office national des anciens combattants et victimes de guerre afin qu'il constitue un fonds social d'aide aux différentes catégories de rapatriés 1945, aux ayants cause de leurs décédés et aux œuvres créées par leurs associations respectives. »

Des promesses sont faites quand le ministre des anciens combattants se présente devant des congrès d'anciens combattants auxquels il est invité. Ensuite, il y a contradiction avec le département des finances. Je dois le dire, les anciens combattants en ont assez d'entendre des promesses jamais tenues (*Très bien ! à l'extrême gauche*) ; ils en ont assez d'entendre le ministre des anciens combattants dire très souvent « oui » en renvoyant le dossier à son ami et collègue du ministère des finances.

Les lampions du vingtième anniversaire de la Libération et des anniversaires des deux guerres sont maintenant éteints, les bonnes paroles gouvernementales ne suffisent pas aux anciens combattants. Sans nul doute, au cours des débats budgétaires, nous aurons l'occasion de revenir sur toutes ces questions intéressant les anciens combattants. (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*)

CRÉATION D'UNE COMMISSION D'ÉCONOMIE MIXTE POUR L'ÉQUIPEMENT TOURISTIQUE DE L'ARIÈGE

M. le président. M. Jean Nayrou rappelle à M. le ministre des finances et des affaires économiques que la création d'une société d'économie mixte pour l'équipement touristique de l'Ariège a été décidée par le Conseil général il y a plusieurs mois, qu'une réunion officieuse s'est déjà tenue en conclusion de laquelle les statuts ont été proposés, lesdits statuts étant tout simplement les statuts types officiels ;

Qu'au cours de cette réunion il a été porté à la connaissance des délégués qu'un délai minimum de six mois était nécessaire pour l'approbation.

Il lui demande les raisons de ce long délai tout en suggérant de le ramener à un terme plus raisonnable susceptible de

faciliter et avancer la création définitive de la société. (N° 590. — 30 juin 1964.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. En vertu de l'article 3 du décret du 20 mai 1955 relatif aux interventions des collectivités locales dans le domaine économique, les délibérations des conseils généraux décidant la participation des départements à une société ou une entreprise ayant un caractère industriel, commercial ou un but lucratif doivent être approuvées par un arrêté conjoint du ministre de l'intérieur et du ministre ou des ministres intéressés.

Aux termes de l'article 47 bis de la loi modifiée du 10 août 1871 relative aux conseils généraux, le délai d'approbation des décisions de l'espèce est fixé à trois mois à compter de leur réception par les ministres intéressés.

Le département des finances, saisi à la fin du mois de juillet dernier du dossier de la création de la société d'économie mixte pour l'équipement touristique de l'Ariège, vient de donner son agrément à ce projet.

M. Jean Nayrou. Je demande la parole.

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

M. Jean Nayrou. Monsieur le ministre, ces précisions me donnent satisfaction et je pense que la société pourra donc être définitivement agréée; le délai de six mois qui nous avait été précisé était vraiment trop long et je suis heureux de constater qu'un résultat a été obtenu plus tôt.

PERSONNEL AUXILIAIRE OUVRIER DE L'ARMÉE DANS LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER

M. le président. M. Georges Marie-Anne expose à M. le ministre des armées ce qui suit :

L'instruction locale du commandement supérieur des troupes du groupe Antilles-Guyane n° 1841/4, état-major, 4° bureau, du 31 août 1956 fixant les règles d'emploi du personnel auxiliaire des états-majors, corps et services stationnés dans le groupe Antilles-Guyane, stipule en son titre II concernant le personnel ouvrier : « Que les prescriptions du titre I^{er} relatives au personnel « employé » s'appliquent au personnel « ouvrier ».

L'article 2 de ce titre II précise : « Que l'assimilation du personnel « ouvrier » au personnel employé est effectuée sur les bases ci-après :

« Les chefs d'atelier (1^{er}, 2^e et 3^e échelon) sont assimilés aux employés de première classe; les contremaîtres (1^{er}, 2^e et 3^e échelon) sont assimilés aux employés de 3^e classe.

« Le personnel ouvrier reçoit le même traitement que le personnel « employé » auquel il est assimilé ».

Par ailleurs, un décret n° 63-649 du 3 juillet 1963 a réorganisé les personnels civils des forces armées stationnées dans les départements d'outre-mer en créant des corps particuliers de fonctionnaires administratifs des services extérieurs propres aux départements d'outre-mer.

Il lui demande :

1° Comment, compte tenu des nouveaux corps précités, sont maintenues les dispositions prévoyant l'assimilation personnel « ouvrier » au personnel « employé » ;

2° S'il n'envisagerait pas d'en finir une fois pour toutes avec les mesures particulières et discriminatoires prises à l'égard des départements d'outre-mer en étendant aux chefs d'atelier, contremaîtres et chefs d'équipe des services de l'armée de ces départements, les dispositions du décret n° 64-474 du 27 mai 1964 fixant le statut des corps d'agents de maîtrise spécialisés du ministère des armées en France métropolitaine. (N° 585. — 24 juin 1964.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Messieurs et mesdames les sénateurs, il est exact que le personnel auxiliaire des services de l'armée de terre pour les Antilles appartenant à la catégorie des « employés » vient de voir sa situation sérieusement revalorisée grâce à l'adoption d'un décret du 3 juillet 1963 pris à l'instigation du ministère des armées; en effet, un grand nombre d'employés de bureau auxiliaires ont été intégrés dans les nouveaux corps de fonctionnaires administratifs créés par ce texte et qui, bien que propres aux départements d'outre-mer, ont le même statut que les corps homologues de métropole: les intéressés se sont donc vu conférer la qualité de fonctionnaire.

En ce qui concerne le personnel appartenant à la catégorie des ouvriers, l'assimilation qui avait été établie en sa faveur par l'instruction du 31 août 1956 n'avait d'autre objet que de

fixer sa rémunération par référence à celle des employés; cette instruction n'entraîne donc pour le ministère des armées aucune obligation en matière de statut.

Pendant le ministre des armées estime, comme l'honorable parlementaire, qu'il conviendrait de doter le personnel auxiliaire ouvrier d'un statut semblable à l'un de ceux qui régissent les personnels homologues de métropole afin de lui ouvrir droit notamment à une pension de retraite.

Il ne semble pas que la meilleure solution dans ce sens consiste à intégrer ces ouvriers auxiliaires dans le corps des agents de maîtrise spécialisés du ministère des armées, corps de fonctionnaires dont le statut vient d'être d'ailleurs fixé par le décret du 27 mai 1964: en effet, si un statut de fonctionnaires apparaît normal pour du personnel administratif, il l'est beaucoup moins pour des ouvriers; par ailleurs, l'intégration du personnel en cause dans ce nouveau corps nécessiterait une modification du texte du 27 mai 1964 par un nouveau décret pris en Conseil d'Etat, ainsi que la transformation sur le plan budgétaire des emplois d'ouvriers en emplois de fonctionnaires. Compte tenu de l'effectif restreint en métropole même du corps des agents de maîtrise spécialisés, une telle opération a en fait peu de chances d'aboutir.

Au contraire, la transformation des ouvriers auxiliaires en ouvriers de l'Etat, qui permettrait leur affiliation au régime de pensions de la loi du 2 août 1949, ne soulèverait pas de difficultés particulières, puisqu'aussi bien ce statut constitue le droit commun pour les ouvriers du ministère des armées; il suffirait de veiller à ce que le passage d'un régime de rémunération, fondé sur les indices de la fonction publique et assorti des mêmes indemnités, au régime très différent qui est celui des ouvriers, ne se traduise pas par une baisse de rémunération. Ce serait là une simple affaire de reclassement. Il apparaît donc bien que cette solution soit préférable en tous points et c'est celle qu'espère réaliser le ministre des armées.

M. Georges Marie-Anne. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Marie-Anne.

M. Georges Marie-Anne. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'enregistre la réponse que vous m'apportez, de la part de M. le ministre des armées, à ma question orale du 24 juin, relative au statut du personnel civil ouvrier de l'armée dans les départements d'outre-mer. Je vous remercie de cette réponse par laquelle vous m'annoncez qu'une solution sera apportée à ce problème et qu'un projet est en cours d'élaboration.

Je voudrais ajouter qu'en 1946, au lendemain de la libération du sol de la patrie, libération à laquelle les Français des vieilles colonies ont pris la part que vous savez, au moment de la mise en place des nouvelles institutions, à la faveur des circonstances politiques — ou peut-être même à cause d'elles — ces vieilles colonies ont été, conformément à leurs vœux réitérés, érigées en départements français. Eh bien! ce que je souhaiterais, c'est voir le ministère des armées jouer le jeu de la départementalisation, sans réticence, sans restriction mentale, sans ces réserves contre lesquelles il nous faut sans cesse nous battre. Je souhaiterais voir le ministère des armées s'affranchir une fois pour toutes en ce qui nous concerne, nous départements d'outre-mer, de ces appréhensions, de ces préventions, de ces vieilles conceptions de l'armée coloniale. Qu'il s'agisse de l'organisation de ses services militaires comme de ses services civils dans les départements d'outre-mer, nous souhaiterions, toutes les fois qu'il n'y a pas d'inconvénients majeurs, d'obstacles dirimants à la chose, nous souhaiterions, dis-je, voir le ministère des armées adopter pour les départements d'outre-mer des normes identiques à celles de l'administration métropolitaine.

Cela ne veut pas dire que nous méconnaissons ce qui a été déjà réalisé. Il m'est agréable de rendre ici hommage à ce qui a été déjà fait. Vous savez combien personnellement j'ai applaudi à la généralisation du service militaire effectif et aussi à l'implantation du service militaire adapté, parce que je considère cette mesure comme des plus bénéfiques et des plus profitables à la formation sociale et économique de nos départements. Hormis quelques réglemens de détail au sujet desquels j'ai eu à intervenir par lettre, pour qu'ils soient mis plus en harmonie avec la politique générale adoptée par le Gouvernement à l'égard des départements d'outre-mer, on pourrait dire en gros que sur le plan du service militaire proprement dit, les choses marchent d'une manière assez satisfaisante. Par contre, pour ce qui concerne l'organisation des services civils de l'armée dans les départements d'outre-mer, c'est un combat de tous les jours qu'il nous faut mener contre l'état d'esprit qui règne au ministère des armées.

Il a fallu trois ans d'efforts opiniâtres pour arracher ce décret du 3 juillet 1964 que vous venez de mentionner et qui a organisé le corps des fonctionnaires administratifs de l'armée en service dans les départements d'outre-mer. Ce décret a créé

deux corps de fonctionnaires administratifs : le corps des agents de bureaux et le corps des commis administratifs.

Pour accéder au corps des commis administratifs, tous les agents de bureaux doivent satisfaire à un examen professionnel et, en outre, être inscrits sur une liste d'aptitude spéciale. A ma connaissance — et je vous prie de croire, monsieur le secrétaire d'Etat, que je sais de quoi je parle — c'est le seul décret statutaire concernant des fonctionnaires civils qui n'ait pas prévu en faveur des vieux agents méritants, mais trop âgés pour satisfaire aux épreuves d'un examen théorique, la possibilité d'un développement normal de carrière par voie d'inscription pure et simple à un tableau d'avancement, dans la limite bien sûr d'un certain pourcentage des effectifs du corps considéré. Tous les statuts de corps de fonctionnaires civils que je connais, qu'il s'agisse de la catégorie A, de la catégorie B ou de la catégorie C, prévoient, en conformité des stipulations de l'article 19 du statut général des fonctionnaires, la possibilité pour un certain nombre d'agents les plus anciens et les mieux notés d'accéder d'un corps à un autre par liste d'aptitude spéciale sans subir les feux du concours ou de l'examen. L'armée seule a pu élaborer pour nous, départements d'outre-mer, un décret statutaire qui échappe à cette règle commune.

Pour la constitution initiale du corps des commis administratifs, l'examen professionnel prévu à l'article 5 du décret du 3 juillet 1963 a eu lieu récemment. Les épreuves ont été corrigées d'une manière si sévère, avec un barème de points si dur, stipulant notamment que la note 5 sur 20 est éliminatoire, qu'il n'y a eu que dix lauréats pour les vingt postes à pourvoir, soit un déchet de 50 p. 100, alors qu'il y a de vieilles employées très méritantes qui possèdent des états de service hors de pair. J'ajoute que toutes ces employées attendaient depuis quelque quinze ans qu'on régularise leur situation. Certaines vont être bientôt atteintes par la limite d'âge.

Quant aux personnels civils ouvriers objets de ma question de ce jour, ils ont été tout simplement laissés pour compte. Ce personnel ouvrier comporte trois catégories : les statutaires, les permanents et les occasionnels.

Pour ce qui concerne les ouvriers statutaires payés au mois, ils étaient régis, comme je vous l'ai indiqué, par l'instruction locale du commandement supérieur précisée dans le texte de ma question, mais, depuis l'intervention du décret du 3 juillet 1963, ils ne savent plus où ils sont.

Pour ce qui est des ouvriers permanents à salaire horaire payable par quinzaine, j'ai là le relevé sous les yeux et je constate qu'il y a des ouvriers qui comptent des vingt, dix-huit, dix-sept, seize, quinze ans de services ininterrompus. Il n'y a ni statut, ni instruction locale, ni convention collective les concernant. Ils sont licenciés sur simple préavis, sans indemnité de licenciement d'aucune sorte, parce qu'ils n'ont aucun contrat. Mais les retenues qu'ils ont supportées et qui ont été versées à l'I. G. R. A. N. T. E. demeurent bloquées jusqu'à ce qu'ils aient atteint l'âge de soixante-cinq ans. Quitte pour eux d'aller chercher de l'embauche dans le civil. Mais comme ils sont déjà âgés puisque, comme je vous l'ai dit, certains d'entre eux comptent vingt ans de services, les entreprises civiles ne les embauchent pas et ils vont ainsi grossir les rangs des chômeurs, sans indemnité de chômage puisque cette sorte d'allocation n'a pas encore été introduite dans les départements d'outre-mer.

La situation des ouvriers occasionnels est encore plus exaspérante, j'ose à peine le signaler. Une note du 4 mars 1964 a prescrit de les licencier tous, en conformité des directives reçues du ministère, et de s'orienter vers le recours à l'entreprise privée pour le maximum de travaux, jusques et y compris les travaux d'entretien.

Fermer ses propres ateliers, licencier ses ouvriers qualifiés dont on a le contrôle permanent, ce qui permet d'avoir les prix de revient d'exécution les plus serrés, pour se livrer aux aléas de l'entreprise privée, telle semble donc être la politique prescrite aux services du matériel et des bâtiments dans les départements d'outre-mer.

Comprenez qui pourra ? L'armée a sans doute ses raisons qui l'amène à voir les choses de cette façon, mais moi qui pense bien connaître les contingences qui règnent aux Antilles sur le marché de l'emploi, je dis que c'est une politique inadaptée au lieu et au temps et que c'est par conséquent une mauvaise politique.

Voilà donc la situation des personnels ouvriers de l'armée dans les départements d'outre-mer. Laissez-moi espérer, monsieur le secrétaire d'Etat, que le ministre des armées voudra bien s'inspirer des observations que je viens de développer pour parer au plus tôt à cette déplorable situation.

Je ne vois pas ce qui pourrait empêcher pour l'immédiat que le décret du 27 mai 1964, fixant le statut du corps des agents de maîtrise spécialisés de l'armée, soit tout simplement appliqué aux personnels ouvriers statutaires, c'est-à-dire aux chefs d'atelier, contremaîtres et chefs d'équipe en service dans les

départements d'outre-mer, puisque ce texte ne comporte aucune réserve territoriale quant à son champ d'application et que l'armée française est une, que son autorité s'exerce sur le territoire de la France métropolitaine ou dans les départements d'outre-mer. (Applaudissements.)

PÉNURIE DE MAIN-D'ŒUVRE DANS LES INDUSTRIES DE L'AMEUBLEMENT DE LA RÉGION DU NORD

M. le président. M. Marcel Darou attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur le fait que la prolongation de la scolarité provoque une pénurie de main-d'œuvre alarmante dans les industries de l'ameublement de la région du Nord en faisant disparaître la catégorie « apprentis sous contrat » qui fournissait des éléments ayant subi une formation professionnelle adéquate.

Il lui demande donc, dans le cadre du V^e Plan, de bien vouloir envisager la création à Lille ou dans la région du Nord d'un collège technique de l'ameublement. (N^o 587. — 24 juin 1964.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. En vue de l'élaboration du V^e Plan de modernisation et d'équipement scolaire, les besoins de l'industrie du meuble en main-d'œuvre qualifiée, signalés par l'honorable sénateur, font actuellement l'objet, ainsi que les autres spécialités professionnelles, d'une étude d'ensemble.

Celle-ci n'est pas suffisamment avancée pour qu'il soit possible d'en indiquer les conclusions et de préciser les lieux d'implantation des collèges d'enseignement technique de l'ameublement susceptibles d'être créés dans la région lilloise ou dans le département du Nord. Toutefois, il est possible d'indiquer dès maintenant que les implantations à venir auront pour objet de compléter le dispositif déjà constitué par les sections d'ébénisterie, de sculpture sur bois et de tapisserie du collège d'enseignement technique de Saint-Quentin et par l'atelier d'ébénisterie du lycée Baggio de Lille.

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

M. Marcel Darou. Monsieur le secrétaire d'Etat, c'est l'union nationale des industries françaises de l'ameublement qui est intervenue auprès du ministre de l'éducation nationale le 14 février 1964 pour demander l'ouverture de sept nouveaux collèges d'enseignement technique de l'ameublement en France, dont un dans la région lilloise. Il est exact que, dans sa réponse du 16 mars 1964, M. le ministre de l'éducation nationale ne s'est pas contenté d'un simple accusé de réception. Il a déclaré que la demande était prise en considération et que les collèges techniques seraient réalisés dans les lieux souhaités par les professionnels de l'ameublement.

Le groupement région Nord du syndicat des fabricants de meubles et d'articles d'ameublement est intervenu dans le même sens. Il est un fait certain, c'est que les industries de l'ameublement souffrent durement d'une pénurie de main-d'œuvre qui, dans notre région, va en s'accroissant d'année en année.

Cette situation est nettement préjudiciable aux intérêts de cette profession et de la France au sein du Marché commun. L'industrialisation de plus en plus poussée dans tous les secteurs de l'ameublement nécessitera toujours des ouvriers de plus en plus qualifiés, des techniciens et des cadres. La scolarité n'est pas encore officielle jusqu'à l'âge de seize ans, mais il est un fait à constater, c'est que, de plus en plus, les parents devant la loi font poursuivre les études de leurs enfants jusqu'à cet âge de seize ans.

On n'apprend plus son métier sur le tas. On trouve de moins en moins d'apprentis sous contrat et j'ai eu bien souvent l'occasion de constater que les apprentis sous contrat étaient, à la fin de ce contrat, bien moins qualifiés que ceux qui sortaient d'un établissement spécialisé avec un C. A. P. professionnel.

Les jeunes gens veulent aujourd'hui, avant de s'orienter vers l'industrie, et en particulier vers cette industrie de l'ameublement, avoir au moins ce C. A. P. professionnel. Ils sont alors sûrement de meilleurs ouvriers et peuvent aussi espérer un meilleur salaire. C'est leur intérêt, mais c'est aussi celui de la profession. Il faut prévoir l'organisme officiel qui sera chargé de l'instruction, c'est-à-dire un collège technique de l'ameublement qui fait grand défaut dans les régions du Nord de la France. A titre de renseignement, je signale d'ailleurs que, dans notre région du Nord, 120 établissements environ occupent plus de cinq salariés. Dans l'ensemble ces établissements occupent 170 cadres, 130 employés, 2.000 ouvriers, 500 ouvrières et 100 apprentis, soit un effectif total d'environ 2.800.

L'essor remarquable de cette corporation risque d'être irrémédiablement compromis si des mesures d'urgence ne sont pas prises. Au contraire, si satisfaction était rapidement donnée, cette

industrie française rénovée, qui tient déjà une place importante dans l'économie nationale, pourrait, grâce aux progrès démographiques de notre pays et à l'élargissement des marchés sur le plan européen, diffuser de plus en plus largement les créations du goût français.

Ce sont les raisons pour lesquelles nous avons posé cette question avec l'espoir que satisfaction sera donnée enfin aux intéressés. Dans votre réponse, monsieur le secrétaire d'Etat, vous dites que le Gouvernement s'est préoccupé du problème, qu'il l'étudie aussi bien sur le plan de l'ameublement que pour les autres catégories professionnelles de notre pays. C'est très bien, je vous en remercie. Mais je dis qu'il y a urgence et que les intéressés souhaitent vivement que, dans le budget de 1965, et surtout dans le cadre du V^e plan, satisfaction leur soit donnée. Ils ne peuvent attendre. Il faut éduquer la jeunesse qui monte. Il faut donner à ces jeunes les moyens d'occuper un emploi satisfaisant, assurant un meilleur rendement dans leur travail et leur permettant aussi de vivre dans des conditions plus honorables. (*Applaudissements.*)

AUTOROUTE DUNKERQUE—LILLE

M. le président. M. Marcel Darou expose à M. le Premier ministre que, lors de l'inauguration de l'hôtel consulaire de Dunkerque, promesse formelle avait été faite de pousser les travaux de construction de l'autoroute Dunkerque—Lille dont une modeste partie est réalisée, étant donné l'importance de cette voie de communication.

Il lui demande si cette autoroute sera entièrement réalisée dans le cadre du V^e Plan, de façon que le port de Dunkerque puisse être largement desservi et ne soit plus handicapé vis-à-vis de ses concurrents belges et hollandais. (N^o 588. — 24 juin 1964.)

Cette question a été transmise à M. le ministre des travaux publics et des transports.

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Monsieur le sénateur, deux tronçons de l'autoroute Lille—Dunkerque sont inscrits au IV^e Plan. Ce sont : 1^o le tronçon Lille—Nieppe dont la plus grande partie, Lille—Armentières, a été mise en service en décembre 1963 et dont la seconde partie, Armentières—Nieppe, en cours de réalisation, sera ouverte à la circulation en 1966 ; 2^o le tronçon Dunkerque—Bergues pour lequel ont été effectuées les acquisitions de terrain ainsi que la construction de certains ouvrages d'art. Les travaux se poursuivront en 1965 et seront probablement terminés à la fin de l'année 1966.

Le Gouvernement ne pourra préciser la date exacte d'achèvement des travaux du tronçon Dunkerque—Bergues qu'après l'établissement du budget 1966.

De même, le Gouvernement ne pourra faire connaître les dates d'exécution des travaux entre Nieppe et Bergues qu'après l'approbation du V^e Plan d'équipement.

Je puis cependant confirmer à l'honorable parlementaire qu'il entre toujours dans les intentions positives du Gouvernement de construire une autoroute entre Dunkerque et Lille et qu'il proposera dans le V^e Plan la réalisation au moins de l'une des deux chaussées de cette autoroute.

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

M. Marcel Darou. Monsieur le secrétaire d'Etat, l'autoroute Lille—Dunkerque est plus que jamais indispensable et cela ne date pas d'aujourd'hui.

Quand j'étais député, j'ai déposé il y a dix ans le premier projet d'autoroute Lille-Dunkerque. Cette autoroute, vous venez de le dire, est amorcée aux deux extrémités, mais, partant de Lille, elle n'est réalisée que jusqu'aux abords d'Armentières. A l'autre extrémité des travaux ont été commencés dans la région dunkerquoise, c'est exactement ce que vous venez de déclarer, et déjà la partie de l'autoroute Armentières—Lille rend d'immenses services à la circulation dans cette région. M. le Premier ministre Pompidou avait formellement promis, lors de l'inauguration de l'Hôtel consulaire de Dunkerque, qu'elle serait rapidement et complètement réalisée. Cette promesse formelle et officielle sera-t-elle tenue à bref délai ou bien, une fois de plus, le Gouvernement va-t-il renier sa parole et retarder l'exécution de ses engagements ?

L'Union commerciale dunkerquoise, lors de sa réunion du 15 juin dernier, a pris connaissance de l'orientation nouvelle des projets d'autoroute desservant la région du Nord. Elle se déclare très surprise de constater que l'autoroute Lille—Dunkerque est remise en question et ne sera achevée qu'ultérieurement, ce qui est parfaitement illogique, regrettable et préjudiciable aux intérêts de ce secteur nordique.

Nous partageons absolument cette façon de voir. Nous sommes nous aussi très inquiets de cet abandon des travaux. Faut-il rappeler que la liaison routière Lille—Dunkerque est l'une des plus fréquentées et des plus surchargées en gros transports de toute la France ?

La route actuelle est très insuffisante pour répondre aux besoins de ce trafic important. Elle ne peut satisfaire à la circulation tant au point de vue commercial et industriel qu'au point de vue touristique. En pleine saison d'été, des milliers et des milliers de voitures se suivent, conduisant leurs passagers vers la côte nordique ou les ramenant vers la région de Lille, Roubaix, Tourcoing et plus loin vers Valenciennes et la Belgique. Les accidents, conséquence de cette circulation intense, sont nombreux. Il suffit pour s'en rendre compte de traverser la localité de Nieppe dont vous avez parlé et de lire au passage les grands panneaux qui, conseillant la prudence, rappellent le nombre d'accidents et le nombre de morts auxquels il faut ajouter le nombre des blessés et les importants dégâts matériels.

A juste titre, l'Union commerciale constate que les intérêts de la cité dunkerquoise et de toute la région, de ses milieux industriels, de son port, seront gravement lésés par ce nouveau programme qui consiste avant tout à abandonner le travail commencé et à ne pas réaliser rapidement l'autoroute. La ville et le port de Dunkerque, sacrifiés en 1940 pour permettre le réembarquement des troupes qui formèrent par la suite le noyau des armées de la Libération, Dunkerque, libérée après toutes les autres villes françaises, huit jours seulement après l'armistice du 8 mai 1945, Dunkerque défavorisée par sa reconstruction qui ne débuta qu'en 1950 et qui n'est pas encore terminée, Dunkerque qui compte de nombreuses citations depuis 1793 en passant par 1917, 1940 et 1945, Dunkerque est un long exemple de sacrifices à la patrie et ne doit pas être à nouveau sacrifiée, à l'heure où ce grand port pourrait recueillir le fruit des travaux qui ont été réalisés.

Il est à nos yeux absolument indispensable que les pouvoirs publics rétablissent les plans prévus et que les travaux se réalisent dans le cadre du V^e plan pour permettre au troisième port de France de tenir sa place, ceci dans son intérêt particulier, certes, mais aussi et surtout dans l'intérêt général, dans le cadre du Marché commun, pour pouvoir lutter à armes égales avec ses concurrents, les ports belges et hollandais, et assurer son avenir.

Les chantiers de France de Dunkerque où l'on a construit, où l'on construit et où l'on construira de nombreux bateaux, le pétrole, Usinor, les industries qui s'implantent dans ce secteur, doivent pouvoir être reliés à Lille, Valenciennes, le pays minier, l'Est de la France, non seulement par des voies ferrées électrifiées et modernes, non seulement par des voies d'eau au gabarit répondant actuellement aux besoins nouveaux, mais aussi par des relations routières et les autoroutes indispensables.

Abandonner ce qui est amorcé, c'est aller à l'encontre des intérêts économiques de notre région nordique, c'est nuire aux intérêts de la nation tout entière, c'est compromettre les chances d'avenir du port de Dunkerque.

D'ailleurs l'Union commerciale de Dunkerque n'est pas seule à s'inquiéter, à juste titre, de cette situation regrettable. Les entrepreneurs des travaux routiers du Nord de la France réunis à Arras il y a quelques jours se sont également émus de la pénurie des crédits routiers alloués à notre région.

Rappelant cette maxime de Colbert : « C'est principalement de la facilité des chemins que dépendent l'avantage du commerce et le bien du public », ces entrepreneurs ont déploré que durant ces dernières années les moyens consacrés à l'amélioration de nos routes aient été aussi parcimonieusement distribués dans la région du Nord. Les besoins dans ce domaine sont immenses et les moyens très nettement insuffisants.

Ils ont déploré également que la région du Nord ne recueille pas dans la distribution des crédits, notamment des crédits d'infrastructure, une part proportionnelle à sa contribution au produit des impôts, ni à l'importance de sa population, ni à sa puissante activité économique.

Si le Nord doit être une poule aux œufs d'or il ne faut, disent-ils, ni la tuer, ni la priver de nourriture afin qu'elle pond beaucoup. Oui, c'est bien asphyxier le Nord que de lui refuser les crédits indispensables pour ses routes en particulier.

En 1964, les ponts et chaussées n'ont pu adjuger que quelques centaines de millions d'anciens francs dans chacun des deux départements du Nord et du Pas-de-Calais.

Monsieur le secrétaire d'Etat, voilà le problème posé. Pour la région du Nord, il faut des crédits pour les routes en général et pour l'autoroute Lille—Dunkerque en particulier. Allez-vous les accorder dans le budget de 1965 ? Allez-vous prévoir la réalisation définitive de cette autoroute dans le cadre du V^e plan ? Allez-vous tenir la promesse officielle de M. Pompidou ou allez-vous une fois de plus renier votre parole et, continuant à jeter

dans le gouffre atomique les crédits si indispensables aux œuvres de vie, négliger, mépriser les intérêts d'une région, celle du Nord qui, par l'importance de sa population et son intense désir de travailler au mieux être général, mérite d'être entendue, écoutée, et donc d'obtenir satisfaction ? (*Applaudissements.*)

RÉTABLISSEMENT D'UNE LIAISON RÉGULIÈRE ENTRE LA COMMUNE DE SAINT-PIERRE (MARTINIQUE) ET CELLE DE MORNE-ROUGE

M. le président. M. Georges Marie-Anne expose à M. le ministre des travaux publics et des transports que la route nationale reliant la commune de Saint-Pierre (Martinique) à celle de Morne-Rouge a été coupée au lieudit « Les Trois Ponts » par le cyclone *Edith* en septembre 1963.

La circulation a pu être rétablie grâce à des travaux de fortune exécutés à titre précaire et provisoire par une équipe du service militaire adapté. Comme il fallait s'y attendre, les premières pluies de l'hivernage 1964 (juin 1964) ont de nouveau coupé la route.

Il lui demande si des dispositions ont été prises pour que la liaison Saint-Pierre—Morne-Rouge puisse être assurée de manière régulière. (N° 589. — 30 juin 1964).

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Monsieur le sénateur, le cyclone *Edith* en ravageant la Martinique, le 25 septembre 1963, a, entre autre, emporté entièrement un pont de maçonnerie de cinq mètres d'ouverture sur la rivière la Roxelane et ainsi coupé la route nationale 2 reliant la commune de Saint-Pierre à celle de Morne-Rouge au lieudit « Pont du Jardin des Plantes », au quartier les Trois-Ponts de la commune de Saint-Pierre. La circulation fut rétablie par deux tracés : l'un assez long et sinueux empruntant une passerelle à platelage en bois sur poutrelles métalliques, construite par le service civil militaire adapté, mais également par une déviation beaucoup plus courte et d'accès facile réalisée par le service local des ponts et chaussées à l'aide d'un ouvrage en buses d'un mètre d'ouverture.

Lors des premières pluies de juin 1964, les résidus et la paille de la dernière récolte de canne ont été entraînés par les eaux, ce qui a déterminé l'obstruction des buses et la submersion de l'ouvrage qui cependant a bien tenu. La circulation n'a été coupée que pendant quelques heures. Elle est à nouveau assurée régulièrement malgré les pluies. Le ministre des travaux publics est donc en mesure d'assurer à l'honorable parlementaire que la liaison Saint-Pierre-Morne-Rouge est toujours convenablement maintenue par la déviation qui est très praticable.

Quant à la reconstruction définitive du pont sur la Roxelane, celle-ci est prévue au programme établi par le service local des ponts et chaussées et elle interviendra dès que les crédits disponibles le permettront.

Si cette reconstruction se révélait particulièrement urgente, il appartiendrait au département de la Martinique d'en envisager le financement sur les crédits du fonds routier.

M. le président. La parole est à M. Marie-Anne.

M. Georges Marie-Anne. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai entendu votre réponse ou, plus exactement, celle que vous me faites de la part du ministre des travaux publics et des transports.

J'ai noté, lors de mon récent séjour à la Martinique, en août dernier, qu'un nouveau racommodage de fortune a été fait à la suite de mon intervention relative au pont de Saint-Pierre-Morne-Rouge emporté par le cyclone de septembre 1963. Une immense buse en tôle d'aluminium ou d'acier ondulée a été posée pour servir d'arche et l'on a versé de la terre par dessus pour constituer le tablier du pont ; quelques grosses pierres ont été posées en amont, sur les côtés, pour servir de gabions de protection aux mâchoires des deux côtés de l'ouverture de la buse.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je ne suis pas un technicien des travaux publics et je me garderai de formuler des appréciations sur la valeur technique de ce « rafistolage ».

Ce que je voudrais dire, c'est que nous sommes mécontents de la manière dont le ministère des travaux publics assure l'entretien des routes nationales à la Martinique.

Ce que j'ai dit du pont de Saint-Pierre vaudrait tout autant pour le pont de Bellefontaine. Ce pont s'est effondré en son milieu lors du passage du cyclone et pendant des mois et des mois on s'est contenté de mettre au milieu un fût de tôle pour servir de balise. On est en train de le refaire et je veux être le premier à exprimer mes remerciements. Mais faut-il qu'inlassablement on se batte contre le ministère des travaux publics pour l'obliger à assurer d'une manière satisfaisante pour l'utilisateur les responsabilités qui sont les siennes ?

Vous m'objectez souvent que les crédits-kilomètres affectés à l'entretien des routes nationales dans les départements d'outre-mer sont bien supérieurs à ceux affectés à l'entretien des routes en France. Je n'ai pas à discuter vos chiffres. Je ne suis pas, je le répète, un technicien. J'exerce mon contrôle de parlementaire et, en tant que tel, je constate que les routes nationales dans le département de la Martinique sont mal entretenues, et je vous le dis.

Les caniveaux d'évacuation des eaux de ruissellement sont obstrués par une végétation d'épineux qui atteignent parfois jusqu'à trois mètres de hauteur, ce qui indique qu'on n'y est pas passé depuis trois ans. L'eau reflue sur la route, érode la table de roulement et affouille les bas-côtés. Voilà ce que je constate de mes propres yeux quand je me déplace.

Dois-je vous citer, par exemple, que la route nationale littorale qui va de Fort-de-France à Saint-Pierre est dans un état plus qu'abominable jusqu'à la croisée du Morne-Vert ? Vous dirai-je que la route de Redoute est envahie des deux côtés par les épineux, que les bas-côtés de l'autoroute qu'on vient tout juste de terminer à si grands frais sont déjà envahis par la végétation arbustive ?

Je demande tout simplement que le ministre des travaux publics ne se décharge pas sur le fonds routier départemental, ni sur le F.I.D.O.M., du soin d'entretenir les routes nationales dans le département parce que la responsabilité de cet entretien lui incombe expressément. Je reviendrai inlassablement à cette tribune lui rappeler les obligations qui sont les siennes. (*Applaudissements.*)

RÉPRESSION DE CERTAINES FORMES DE VENTE

M. le président. M. Jean Nayrou appelle l'attention de M. le ministre de la justice sur certaines formes de ventes pratiquées par certains individus au détriment d'acheteurs mal informés et même trompés, en particulier de vieillards isolés, et lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre fin à ce qui constitue un véritable scandale. (N° 592. — 30 juin 1964.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. La chancellerie suit évidemment avec une attention particulière les agissements signalés par l'honorable parlementaire dont, en fait, sont souvent victimes des acheteurs mal informés et, en particulier, des vieillards isolés.

De nombreuses poursuites sont en cours en vue de réprimer de tels procédés. Il faut bien dire, cependant, qu'elles se heurtent à des difficultés qui tiennent à la qualification juridique exacte qu'il convient de donner aux faits commis. Ceux-ci, en effet, relèvent très souvent du simple mensonge, qui n'est pas sanctionné en l'état de la législation pénale, et ne caractérisent pas toujours un délit punissable tel que l'escroquerie, l'extorsion de fonds ou de signature, ou le vol.

C'est pourquoi un avant-projet de loi réglementant le procédé de vente dit « de porte à porte » a été élaboré à la Chancellerie par un groupe de travail interministériel placé sous la présidence de M. Costa, conseiller à la Cour de cassation. Ce projet de texte a été communiqué pour avis, le 13 août dernier, aux ministères du travail, des armées, de l'intérieur, des finances et des affaires économiques. Les départements des armées, de l'intérieur et des finances ont déjà fait connaître leur accord. Le ministère du travail doit adresser prochainement sa réponse à la Chancellerie.

Lorsque ce projet de texte sera soumis au Conseil d'Etat, la Haute Assemblée sera appelée à examiner, en outre, en vue d'une éventuelle jonction, un projet de loi complétant le Code pénal par un article 406-1 destiné en effet à assurer la protection des personnes âgées et la répression de l'abus de leurs besoins.

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

M. Jean Nayrou. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, des précisions que vous venez de nous donner. Il s'agit d'un problème particulièrement pénible.

En effet nous avons lu, il y a quelque temps, dans la presse, qu'une bonne vieille dame de près de quatre-vingt-dix ans avait reçu, sans qu'elle ait jamais su comment, des centaines de bouteilles de vin alors que, dans son esprit, elle n'en avait commandé qu'une quantité bien inférieure.

Peu après nous avons appris qu'un pauvre vieux s'était suicidé après avoir reçu des traites dont il ne soupçonnait pas l'existence.

Dans ma propre commune un vieillard, après avoir reçu la visite d'agréfins se prétendant mandatés pour offrir un cadeau

du Marché commun aux petits vieux de la commune, se trouva, après avoir commandé un modeste veston, en possession d'un ballot composé d'étoffes dont il n'avait que faire. Ayant en toute bonne foi refusé de payer et déposé une plainte il reçut une lettre comminatoire ; dans les deux heures de sa réception il fut frappé de congestion cérébrale ; quelques jours après il décédait.

Vous avez justement dit tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'action publique se trouve dépourvue de moyens et ce fut le cas dans l'exemple que je viens de citer. Le parquet n'a pas trouvé la possibilité juridique de poursuivre. Bien sûr, il y a ce mensonge dont vous venez de faire état. Dans ma question, il s'agit d'une maison qui prend le titre de : « Diffusion textile Marché commun ». Il y a là quelque chose qui choque et qui dépasse à mon point de vue le simple mensonge, car il est bien certain que le Marché commun n'est pas une maison de commerce, qu'il n'a pas de succursale à Toulouse. Il n'en reste pas moins que ces gens excipant de leur raison sociale ont poursuivi leurs méfaits pendant trop longtemps.

Je souhaite que le texte dont vous annoncez le dépôt puisse venir rapidement en discussion pour que des faits comme ceux que je viens de souligner ne puissent plus se reproduire. (*Applaudissements.*)

ADMISSION D'URGENCE AU BÉNÉFICE DE L'AIDE MÉNAGÈRE

M. le président. M. Jean Nayrou expose à M. le ministre de la santé publique et de la population que les dispositions relatives à l'aide ménagère se heurtent trop souvent aux délais d'instruction des dossiers et lui demande de bien vouloir prendre toutes mesures permettant la mise en application de la procédure d'admission d'urgence. (N° 593. — 30 juin 1964.)

La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Monsieur le sénateur, le ministre de la santé publique et de la population a toujours recommandé une instruction rapide des demandes d'aide sociale et l'obligation faite par l'article 7 du décret du 11 juin 1964 aux commissions d'admission de tenir au moins une séance mensuelle a été prévue pour éviter une attente trop longue aux requérants.

Il appartient aux préfets de veiller à ce que ces recommandations soient observées et à tout le moins que les dossiers, qui n'ont pu être instruits suivant la procédure d'admission d'urgence prévue par l'article 134 du code de la famille et de l'aide sociale mais qui cependant présentent une certaine urgence en raison de la situation particulièrement grave dans laquelle se trouvent les demandeurs, soient examinés dans les plus brefs délais.

L'article précité ne prévoit la procédure d'urgence que pour les requêtes concernant l'aide médicale en raison de la nécessité de mettre en œuvre immédiatement les traitements destinés à la lutte contre la maladie.

Sans aucun doute les décisions d'admission à l'aide en nature que constituent les services ménagers prévus par l'article 158 du code de la famille et de l'aide sociale au profit des personnes âgées devraient être prises très rapidement, même si l'état de santé des postulants n'exige pas d'intervention médicale. L'aide ainsi apportée permet en effet d'éviter dans de nombreux cas le placement en établissement et l'aggravation de l'état physique et mental des intéressés.

Aussi le ministre de la santé publique et de la population serait-il disposé à envisager, en accord avec ses collègues de l'intérieur et des finances, une modification de l'article 137 du code de la famille et de l'aide sociale, afin que la procédure d'urgence puisse être utilisée en ce qui concerne l'admission aux services ménagers.

Toutefois, une telle mesure ne saurait être prise sans tenir compte des possibilités actuellement encore limitées d'assurer réellement l'aide demandée.

Pour le moment, il y a lieu de s'en tenir à la stricte observation des textes en vigueur dont l'application pourrait permettre de donner rapidement satisfaction aux intéressés.

En effet, deux cas peuvent se présenter. Le premier, lorsque l'urgence des soins ménagers va de pair avec l'urgence de l'aide médicale ; dans les départements où le Conseil général en a prévu la possibilité en application des instructions ministérielles du 28 décembre 1954, les services ménagers nécessaires peuvent être octroyés concurremment avec les soins à domicile. Le second, lorsque le postulant n'a pas besoin d'une aide médicale ; l'article 18 du décret du 11 juin 1954 précise que les demandes tendant à obtenir le bénéfice de l'aide sociale à domicile aux personnes âgées et aux infirmes prennent effet au premier jour de la quinzaine suivant la date à laquelle elles ont été présentées.

Les services ménagers peuvent donc être pris en charge à compter de cette date par l'aide sociale, à condition bien entendu que les commissions d'admission et l'organisme qui a mis en œuvre ces services portent un jugement identique sur la situation des intéressés.

A cet effet, il serait souhaitable que les directeurs départementaux de l'action sanitaire et sociale, par le moyen de recommandations faites aussi bien aux bureaux d'aide sociale qu'aux organismes dispensateurs des services, aux rapporteurs devant la commission et aux membres de celle-ci, apportent des précisions sur les conditions dans lesquelles l'aide sociale accepte de prendre en charge les heures d'aide ménagère.

Ainsi, les cas de rejet par les commissions et, par suite, les avances non remboursables de services seraient exceptionnels.

L'état de santé ou de besoin d'un demandeur relève d'une constatation aisément établie par une visite à domicile d'une assistante sociale ou d'un visiteur enquêteur. La question de l'évaluation des ressources soulève quelques difficultés en raison du principe de l'obligation alimentaire qui doit être respecté pour l'ensemble des lois d'aide sociale.

Mais l'existence de débiteurs d'aliment ne doit pas empêcher désormais l'octroi des services ménagers, s'agissant d'une aide en nature, pas plus qu'elle ne fait obstacle à une hospitalisation. Il appartient aux préfets de récupérer sur les débiteurs d'aliments la participation que les commissions auront fixée après évaluation de l'aide possible que ces débiteurs sont en mesure d'apporter et en tenant compte d'un seuil de ressources au-dessous duquel ils ne sauraient être mis en cause suivant les instructions ministérielles du 26 septembre 1963. La récupération incomberait à l'organisme lui-même dans les cas où l'aide sociale serait refusée.

Conformément aux instructions ministérielles susvisées, les préfets, en vertu de l'article 145 du code de la famille et de l'aide sociale, ont toutes possibilités de se substituer aux bénéficiaires de l'aide sociale pour exercer contre les débiteurs défaillants l'action alimentaire.

Enfin, suivant les instructions déjà citées, il a été recommandé aux bureaux d'aide sociale de prendre à leur charge les heures précédant la date d'effet de l'admission à l'aide sociale.

L'ensemble de ces dispositions devrait permettre aux personnes âgées de bénéficier de l'aide urgente que leur état requiert en matière de services ménagers sans qu'intervienne un délai trop long lors de la procédure d'examen de la demande.

Mais il est nécessaire, pour que ces mesures soient efficaces, que tous les services intéressés fassent preuve de diligence et de compréhension à l'égard des demandes présentées par les personnes âgées dont les ressources sont insuffisantes.

Le ministre de la santé publique et de la population s'efforce par tous les moyens de créer cet état d'esprit favorable aux personnes âgées et il remercie d'ailleurs à cette occasion l'honorable parlementaire de lui avoir fourni l'occasion de souligner l'importance qu'il attache au développement de cette action sociale.

M. Jean Nayrou. Je demande la parole.

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

M. Jean Nayrou. Monsieur le ministre, je vous remercie de m'avoir fourni une réponse à la fois très détaillée et très précise et qui, je crois, laisse entrevoir la possibilité d'apporter une amélioration.

En ce qui concerne l'admission d'urgence à l'aide ménagère, il est bien évident que dans certains cas la procédure d'urgence ne se justifie pas et vous l'avez dit. Mais, dans d'autres cas, un dépannage s'impose d'urgence et je crois que la procédure peut alors être parfaitement utilisée même si l'instruction des dossiers est accélérée, ce qui, je le note avec satisfaction, est le cas dans mon département.

En ce qui concerne la récupération, j'insisterai sur un point particulier. Il s'agit de la récupération sur les bureaux d'aide sociale qui, le cas échéant, pourraient rembourser les frais engagés entre l'admission d'urgence et la décision de la commission. Or j'appelle votre attention sur le fait que la plupart des bureaux d'aide sociale, dans nos petites communes, sont très pauvres et qu'il ne leur est pas possible de procéder à des paiements semblables.

Cela dit, je crois que les précisions que vous venez de nous donner ainsi que les projets ministériels que vous venez de nous exposer constituent pour nous un commencement de satisfaction. Je suis certain que les maires des petites communes seront les premiers à s'en féliciter. Mais je demande encore une fois au Gouvernement de ne pas trop tarder à prendre les mesures nécessaires car il s'agit là d'un nouvel aspect de l'aide sociale particulièrement intéressant et susceptible, comme vous l'avez

justement souligné, d'assurer un meilleur service en faveur de ceux qui sont dans le besoin, mais aussi des économies certaines pour ceux qui n'auront plus à l'avenir un besoin absolu d'être hospitalisés.

Enfin, pour les perspectives que vous nous avez laissé entrevoir, monsieur le secrétaire d'Etat, je me permets encore une fois de vous remercier. (*Applaudissements.*)

— 6 —

SITUATION DE LA MARINE MARCHANDE ET DE LA CONSTRUCTION NAVALE

Discussion de questions orales avec débat.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion des questions orales avec débat, jointes, suivantes :

I. — **M. Roger Lachèvre** appelle l'attention de M. le ministre des travaux publics et des transports sur l'évolution inquiétante de la marine marchande française.

Il signale que, pour la première fois depuis la guerre, le tonnage de la flotte marchande a, en 1963, enregistré une diminution nette de 200.000 tonneaux, soit 4 p. 100 environ, portant sur les paquebots, cargos et pétroliers, et concernant surtout les navires de lignes régulières. Il rappelle également qu'au cours de la même année, alors que les marines marchandes étrangères continuent à se développer à un rythme rapide, aucune commande de cargo n'a été enregistrée, fait également sans précédent depuis vingt ans et qui intervient après plusieurs années marquées par le déclin progressif des investissements destinés à assurer le renouvellement normal de la flotte.

Parallèlement, la participation du pavillon français à notre commerce extérieur par voie maritime est tombée, par étapes successives, à l'importation : de 68 p. 100 en 1960 à 58 p. 100 en 1963 et, à l'exportation : de 58 p. 100 à 34 p. 100.

Il lui demande quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour porter remède à une situation aussi alarmante, que ne suffit pas à expliquer l'effondrement du trafic avec l'Algérie et qui paraît résulter de causes profondes, ainsi que pour mettre la marine marchande française en mesure à la fois de répondre aux besoins croissants de transports de l'économie française et de tenir un rang honorable dans le domaine des transports maritimes internationaux. (N° 95.)

II. — **M. Edouard Le Bellegou** expose à M. le ministre des travaux publics et des transports qu'il ne saurait ignorer ni sous-estimer la crise grave qui atteint les chantiers de construction navale de notre pays ; après ceux de la Loire-Atlantique, ce sont les chantiers de la Méditerranée qui sont victimes de la récession. Plus de 380 congédiements sont prévus aux Forges et Chantiers de la Seyne. Ainsi des familles entières vont être plongées dans le chômage et la misère. Ce ralentissement considérable de l'activité des chantiers ainsi que les menaces qui pèsent par ailleurs sur les établissements de la marine à Toulon risquent de porter une grave atteinte à toute l'économie de la région.

Lors d'un important débat qui s'était déroulé devant le Sénat le 24 novembre 1959, provoqué par une question orale de notre collègue le président Abel-Durand, le ministre des travaux publics de l'époque avait promis que les efforts du Gouvernement tendraient à empêcher les licenciements. Malgré les promesses faites, la crise s'est aggravée au point d'entraîner aujourd'hui les plus graves répercussions.

En conséquence, il lui demande les mesures que le Gouvernement entend prendre pour remédier à cette situation désastreuse et en conjurer les conséquences économiques et sociales. (N° 102.)

III. — **M. Léon David** demande à M. le ministre des travaux publics et des transports ce qu'il compte faire pour assurer du travail aux chantiers navals de Port-de-Bouc (Bouches-du-Rhône) et, dans l'immédiat, arrêter les licenciements qui frappent durement la population laborieuse de cette cité. (N° 106.)

La parole est à M. Lachèvre, auteur de la première question.

M. Roger Lachèvre. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, la question posée ne réclame pas un long préambule. Si l'opinion publique n'est guère préoccupée par les problèmes maritimes, si le Français, en général, persiste à ignorer les liens qui existent entre les mille besoins de sa vie quotidienne et la présence invisible d'un navire, il vous apparaîtra — tout au moins je l'espère — à l'issue de ce débat que le moment était bien venu pour nous d'inviter le Gouvernement à constater et à reconnaître les résultats atteints dans la dégradation persistante de notre industrie des transports maritimes.

Je citerai peu de chiffres, mais comment ne pas souligner que dans un programme maritime d'ensemble indiscutablement placé sous le signe de l'expansion — les chiffres portent ici sur des millions de tonnes — la part du pavillon français ne cesse de décroître.

Voilà deux ans, à cette tribune, je m'inquiétais de voir tomber à 50 p. 100 la part du pavillon français dans le transport maritime de nos exportations. La situation s'est aggravée puisque cette part, aujourd'hui, n'est plus que de 34 p. 100, cote d'alarme jamais atteinte. Cela veut dire, pour illustrer mon propos, que, dans un port déterminé, si la production française du jour réclame le chargement de trois navires de même tonnage, un seul d'entre eux sera français.

Mais il faut encore que vous sachiez que ce chiffre de 34 p. 100 n'est atteint que si l'on assimile à des pays étrangers les territoires de la zone franc, aujourd'hui indépendants. Hors de cette zone, c'est-à-dire pour le reste du monde, la part de notre pavillon est encore plus faible puisqu'elle ne conserve que 16 p. 100 du tonnage qui quitte les ports français.

Sans être aussi alarmants, les chiffres qui concernent l'importation méritent de retenir l'attention.

Là aussi, la part du pavillon français diminue malgré un trafic dont l'augmentation dépasse 12 millions de tonnes. Le secteur pétrolier lui-même est atteint. Alors que les affrètements de navires étrangers étaient pratiquement inexistantes jusqu'en 1962, ils accusent un début de reprise à l'importation et une très nette progression à l'exportation.

Je vais vous citer des chiffres encore plus frappants. Depuis le 1^{er} janvier de cette année, 19 navires sont entrés en flotte : 11 cargos, 4 pétroliers, 4 transporteurs de gaz. Dans le même temps, 38 navires en sont sortis : 1 paquebot, 31 cargos, 6 pétroliers. Déficit : 19 navires, c'est-à-dire 19 équipages pratiquement sans emploi.

Le résultat est moins spectaculaire et retient sans doute moins l'attention qu'un débauchage important d'ouvriers dans un chantier de constructions navales. Ces ouvriers restent groupés, alors que nos marins sans emploi se perdent dans les brumes de leurs villages côtiers.

C'est la raison pour laquelle j'ai demandé qu'on veuille bien dire au Sénat quelles mesures le Gouvernement entendait prendre pour porter remède à une situation aussi alarmante, que ne suffit pas à expliquer l'effondrement du trafic avec l'Algérie et qui paraît résulter de causes profondes, pour mettre la marine marchande française en mesure à la fois de répondre aux besoins croissants de transports de l'économie française et de tenir un rang honorable dans le domaine des transports maritimes internationaux.

Ma question vise à être constructive. Elle ne comporte aucune critique, aucune arrière-pensée. Nous sommes suffisamment avertis, les uns et les autres, des origines profondes, des origines mondiales de la crise et des conséquences résultant, en outre, de l'amenuisement des marchés français en Afrique et en Asie. Nous aurons par ailleurs à nous prononcer bientôt sur un budget qui, en ce qui concerne la marine marchande, est surtout un budget de concours budgétaire et d'intervention publique à court terme.

C'est à une échéance plus longue et un niveau plus élevé que nous aimerions être éclairés sur la politique maritime de la France. Cette réponse, sans aucun doute, est due au Parlement qui la réclamera demain, si vous ne la donnez pas aujourd'hui.

Si j'ai bien deviné la politique qui se dessine, les perspectives d'amélioration passent par des conditions d'exploitation plus satisfaisantes. Serions-nous à la veille de voir enfin reconnaître le handicap d'exploitation qui est à l'origine du procès-verbal de carence de la commission Merveilleux du Vigneaux ?

Au moyen d'une aide sélective de caractère provisoire, le Gouvernement oriente la construction nouvelle vers les progrès de l'automation et l'armement vers la réduction des équipages.

J'ai dit à cette tribune et j'ai le devoir de rappeler que si le processus engagé est à la fois réaliste et inexorable, il n'efface pas le problème humain. L'exemple récent du Var montre que ce problème n'est pas réglé.

Il appartient au ministre de la marine marchande, et à lui seul, de dire les raisons profondes de cette évolution. A défaut de cette explication il est profondément injuste, même s'il s'agit d'un trust pétrolier de caractère international, de laisser trainer ici et là je ne sais quels ragots sur le caractère sordide de la diminution des équipages à bord d'un grand navire.

La vérité, c'est qu'à partir du moment où toutes les grandes nations maritimes s'orientent dans cette voie, l'armateur français doit suivre ou amener son pavillon.

Mais il est bon de rappeler qu'à équipage égal, ou à peu de chose près, un seul navire transportait 10.000 tonnes de pondéreux ou de pétrole voilà vingt ans, et qu'il en transporte 60.000, sinon plus, aujourd'hui. Un pas immense a donc été franchi. S'il faut en faire un autre — et cela apparaît déjà dans

les faits — je supplie que l'on veuille bien laisser de côté les controverses secondaires, même si on leur donne une importance technique, pour régler d'abord celui des hommes.

Il me faut maintenant — car je désire être bref — faire allusion à un autre aspect de la politique gouvernementale, puisqu'il apparaît dans la bouche du Premier ministre lui-même : il s'agit des encouragements donnés, sinon à la fusion, tout au moins à la concentration des entreprises ou des services susceptibles d'atteindre à un meilleure gestion.

Ma question vise les deux grandes sociétés d'économie mixte dans lesquelles l'Etat est le principal actionnaire : la Compagnie générale transatlantique et les Messageries maritimes.

Pendant des années, le Parlement a eu à connaître et à débattre de l'opportunité des mesures de soutien financier nécessaires à une bonne exploitation des services qualifiés d'« intérêt général » sur des lignes dont plusieurs ne sont plus, hélas ! aujourd'hui, qu'un des derniers vestiges de notre empire d'autrefois.

Nous aimerions être éclairés non pas sur des chiffres — ce sera l'objet du débat budgétaire — mais sur le caractère de l'intérêt général qui s'attache encore à ces lignes : nous pensons spécialement à la ligne d'Extrême-Orient, à celle de la Méditerranée orientale et aux conditions actuelles d'exploitation par les Messageries maritimes de la ligne qui va en Amérique du Sud et dont l'essentiel du trafic consiste pratiquement, en ce qui concerne les paquebots, en un transport d'émigrants étrangers. Il nous paraît difficile d'admettre que la politique de concentration des services, si vivement suggérée à l'armement libre, ne soit pas offerte en exemple par l'Etat, en fait le premier armateur de France.

L'inscription dans le budget de cette année d'une provision supplémentaire et substantielle pour faire face à l'augmentation du déficit des deux compagnies d'économie mixte est pour nous une occasion particulière d'insister pour être éclairés aussi complètement que possible sur la question que je viens de soulever.

Mes chers collègues, les perspectives du V^e plan dont tout l'équilibre repose sur une augmentation des exportations nous conduisent maintenant à l'idée que le rôle de l'armement devrait croître, au moins en proportion, dans les années à venir. Or, l'adaptation du pavillon français risque de connaître de grandes difficultés.

La ventilation géographique raisonnée réalisée pour la première fois à l'occasion de la préparation du V^e plan permet déjà de constater qu'en 1970, plus des 4/5 du développement prévisible du commerce maritime, à l'exclusion du pétrole et des pondéreux, est attendu dans les relations avec les pays étrangers situés hors de la zone franc. Cette particularité est importante, car si la diversité des marchandises ainsi attendues ne doit représenter que le tiers du tonnage global transporté, les recettes escomptées représenteront 60 p. 100 du chiffre d'affaires de notre armement, s'il veut et s'il peut saisir l'occasion d'expansion qui va s'offrir à lui. Mais ce trafic sera sur la route des échanges avec les pays hors de la zone franc, celle-là même dont j'ai dit au début de cet exposé qu'elle ne retenait présentement le pavillon français que pour 16 p. 100 des marchandises embarquées dans nos ports.

On peut donc penser que si notre armement veut saisir l'occasion d'expansion qui s'offre à lui, il aura à effectuer un rétablissement spectaculaire. En a-t-il les moyens ? Est-ce encore possible ? Il est permis d'en douter si l'on observe la réserve marquée à l'égard des commandes nouvelles de cargos de ligne, fait si exceptionnel que je l'ai souligné dans ma question. Il est permis aussi de penser que le problème de base est un problème d'argent, que c'est un problème particulièrement difficile à résoudre à l'heure actuelle et que le financement des investissements maritimes est aussi compromis dans l'armement que dans les industries terrestres. Sa solution n'est pas seulement essentielle pour l'armement, si l'on retient l'augmentation de trafic prévu et le fait qu'à l'heure actuelle notre balance des comptes reste résolument déficitaire pour le poste des transports maritimes.

Je me suis inquiété du déficit en 1963 avant de monter à cette tribune. Sur des recettes limitées en devises à 123 millions de dollars, nous avons dû décaisser 236 millions de dollars, ce qui représente pour ce seul poste un déficit de 113 millions de dollars.

Toutes les nations soucieuses d'assurer la survie de leur flotte ont bien compris cela en prenant des mesures ou en soutenant des initiatives propres à élargir l'accès au crédit et à alléger les charges financières. Une étude récente des facilités de financement accordées aux armateurs dans dix pays de l'Europe occidentale révèle que le maximum d'autofinancement exigé ne dépasse pas 20 p. 100 du prix des navires et que les 80 p. 100 de crédit alors pratiqués s'étendent sur des périodes allant fréquemment jusqu'à quinze ans et que le taux d'intérêt oscille entre 4 et 6 p. 100.

Si vous étiez tenté de me dire, monsieur le ministre, que des facilités de cet ordre existent en France, je vous répondrais que c'est vrai, mais pour un armateur étranger. L'armateur étranger peut obtenir en France 80 p. 100 de crédit sans avoir à satisfaire aux obligations de structure financière réclamées à notre pavillon. Celui-ci est spécialement sensibilisé par l'application d'une règle d'équilibre entre les fonds propres et les ressources d'emprunt — question trop technique pour trouver place ici — dont je m'étais permis déjà, en faisant une déférente allusion aux hautes autorités du réescompte, de souhaiter une adaptation particulière à l'armement maritime. Je renouvelle ma demande avec d'autant plus de conviction qu'en réfléchissant bien, l'on constate que cette règle met en échec les effets bénéfiques des mesures prises par l'administration fiscale en faveur des amortissements. Sur ce plan particulier, qui mérite effort et réflexion, je souhaiterais obtenir, sinon aujourd'hui, mais tout au moins à l'occasion du débat budgétaire, le témoignage que mon rapport de l'an dernier ne vous laisse pas indifférent.

Mes chers collègues, avant de laisser la parole à ceux d'entre vous qui ont plus spécialement choisi un point particulier visant la construction navale, je voudrais faire cette dernière observation : la construction navale française souffre particulièrement pour deux raisons : son carnet de commandes au 1^{er} janvier 1963 comportait 53 p. 100 de navires vendus à l'exportation. Cette proportion excessive indique que l'armement français n'a pas les moyens de procéder au renouvellement normal de la flotte en service, ce qui apparaît d'ailleurs à l'évolution de son classement dans le monde : huitième rang en 1961, neuvième rang en 1962, dixième rang en 1963. Les chantiers français dépendent ainsi dans une mesure anormale du marché international presque monopolisé par le Japon depuis le début de 1963. La politique française de réduction des allocations d'aide à la construction navale a été poursuivie depuis le début de 1960 avec une rigueur draconienne. C'est ainsi qu'au 1^{er} juillet 1963, pour le même navire, l'aide exprimée en francs représentait moins de la moitié de ce qu'elle était au 1^{er} janvier 1960, et qu'une menace pèse sur cette aide en juillet 1965.

La construction navale se trouve ainsi contrainte de vendre sa production à un prix qui, sous l'influence du marché international et en fait de la concurrence japonaise, n'a pas augmenté depuis quatre ans, en recevant une aide qui a subi des réductions importantes. Aucun progrès d'une productivité qui s'accroît régulièrement ne peut suffire à rétablir la situation ni permettre dans ces conditions le renouvellement régulier des carnets de commandes qui déterminent le niveau d'emploi.

Il est juste de reconnaître — je voudrais rendre hommage ici aux hauts fonctionnaires et à l'équipe qui s'emploient avec tant de cœur place Fontenoy — que le Gouvernement paraît avoir pris conscience du sérieux de la situation et certaines mesures positives malheureusement limitées en importance dans le temps et subordonnées à une réorganisation de l'industrie navale ont été décidées.

A plus long terme, le redressement nécessaire ne pourra être obtenu que si l'aide à la construction navale, tout en respectant les engagements du traité de Rome, est, conformément à la loi de mai 1951, adaptée à la conjoncture ; si, en coopération avec les autres pays européens et avec la communauté économique européenne, les moyens d'assainir la situation sont trouvés par une action concertée à l'échelle internationale ; enfin — j'insiste et je le répète inlassablement — si l'armement français est mis en mesure d'assurer le renouvellement de sa flotte, ce qui n'est pas le cas à l'heure actuelle.

S'il devait en être autrement, il est facile d'imaginer que nous assisterions alors à des désinvestissements massifs et spectaculaires. C'est cela que nous devons nous employer à éviter pour conserver à notre pays un outil qui reste au premier rang de ceux qui lui sont indispensables pour maintenir son indépendance nationale. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Le Bellegou, auteur de la deuxième question.

M. Edouard Le Bellegou. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, l'intervention très documentée de notre collègue M. Lachèvre est incontestablement pour mon intervention un préambule fort utile et fort agréable. Elle me permettra de limiter mes explications à ce qui est mon objectif essentiel.

J'apporte ici l'écho de l'émotion, de l'anxiété de toute la population de la région de la Seyne, de la région de Toulon et de toutes les communes avoisinantes, population ouvrière, durement touchée par les licenciements déjà réalisés et par les menaces de licenciements aux forges et chantiers de la Méditerranée. C'est un drame humain dont vous comprenez l'importance, mais qui est lié de si près à la crise de la construction navale et aux problèmes évoqués tout à l'heure par notre collègue M. Lachèvre que ce drame est à la vérité un drame national

et qu'en tentant de défendre, maladroitement peut-être, les intérêts des populations si durement frappées, je crois qu'il est absolument indispensable de revenir sur l'objet essentiel de la discussion. Nous l'entamions déjà à cette tribune en 1959 à l'occasion d'une question orale avec débat qui avait été posée par M. le président Abel-Durand.

Nous avions alors attiré l'attention de M. le ministre des travaux publics d'alors, M. Buron, sur la gravité de la crise déjà amorcée et qui ne pourrait manquer de s'aggraver. A l'issue de cette discussion, nous avons obtenu quelques apaisements dont malheureusement nous n'avons pas retrouvé trace dans la politique gouvernementale.

Le drame humain — je n'épiloguerai pas longtemps à son sujet — vous le connaissez, c'est le déracinement de près de 400 familles. M. le ministre du travail a eu son attention attirée sur la gravité de cette situation. Quelle réponse a-t-il faite aux délégations qu'il a reçues ? L'application de la loi sur le fonds national de l'emploi, la possibilité d'admettre à la préretraite un certain nombre de travailleurs parmi ceux qui auront atteint l'âge de soixante ans, et, pour certains, dont beaucoup ont déjà dépassé l'âge de trente-cinq ans, la possibilité d'une formation professionnelle accélérée qui leur permettrait de transplanter leur activité d'ouvriers spécialisés dans un autre centre industriel.

Mais ces palliatifs n'atténuent pas la gravité du drame. Les Forges et Chantiers de la Méditerranée ont alimenté pendant longtemps toute une population spécialisée, la plupart de ces familles sont fixées dans la région toulonnaise, beaucoup d'entre elles ont fait des sacrifices considérables pour y construire la petite maison familiale et tout cela est voué, à l'heure actuelle, au déracinement. Les minces palliatifs proposés par M. le ministre du travail ne peuvent pas, vous le comprenez bien, calmer les inquiétudes graves de cette population.

Malgré toute l'argumentation développée par les intéressés, malgré les audiences qui leur ont été accordées, soit par leur patron, soit par le ministre du travail, jusqu'à présent, rien n'a modifié l'attitude des Forges et Chantiers de la Méditerranée. Les 380 licenciements se poursuivront ; 136 sont effectivement réalisés et, il y a trois jours seulement, le comité d'entreprise était reçu à Paris par la direction des Forges et Chantiers de la Méditerranée qui, dans sa réponse, rejetait en partie sur le Gouvernement la responsabilité de la situation.

En effet, si j'en crois le communiqué publié à la suite de cette entrevue, les motifs invoqués pour justifier ces licenciements sont les suivants : la situation de la construction navale mondiale — on vient d'en parler — l'absence de commandes françaises, l'absence de commandes de navires de guerre, l'arrêt des commandes d'engins blindés et l'on ajoutait — ce qui est pour le moins curieux, j'en dirai un mot tout à l'heure — le manque de fonds des collectivités locales, qui compromet lui aussi la reconversion.

Voilà les explications qui étaient données par la direction des Forges et Chantiers et les justifications qu'elle tentait d'apporter au programme de licenciements qu'elle a établi.

Or, l'importance, et d'abord sur le plan local, des Forges et Chantiers de la Méditerranée est considérable : il y a, dans l'établissement de la Seyne, 3.770 travailleurs et, au surplus, beaucoup d'industries qui travaillent, comme sous-traitants, pour ce chantier. Cela fait vivre environ, dans la région, près de 5.000 ouvriers, et, c'est dire, étant donné la composition moyenne des familles, que de 15.000 à 20.000 personnes ont leur revenu essentiel qui est tiré des Forges et Chantiers de la Méditerranée. Vous voyez donc — avec sa répercussion sur l'économie locale — l'importance du drame social que j'évoque en ce moment à cette tribune.

Les raisons qui sont données par la direction des Forges et Chantiers de la Méditerranée, l'évocation de la responsabilité du Gouvernement, tout cela est-il exact, tout cela ne mérite-t-il pas d'être examiné au cours de cette discussion ? C'est ce que je me propose de faire.

Mais revenons sur le débat de 1959. Je voudrais citer les propos qui avaient été tenus par l'honorable M. Buron, alors ministre des travaux publics. Il avait conclu comme suit son discours de réponse à l'interpellation dont il avait été l'objet :

« Je répondrai à votre question que mon espoir, c'est qu'il n'y ait pas d'ouvriers licenciés. S'il devait en être autrement, nos efforts seraient inutiles. »

J'ai le droit de poser la question : quels efforts ont été faits depuis cette promesse du Gouvernement ? Et, si ces efforts ont été faits, on est bien obligé de convenir, à l'heure actuelle, qu'ils ont été absolument inutiles, puisque, malgré la lueur d'espoir que comportait la réponse du ministre, nous sommes maintenant arrivés à la période du licenciement. Tout cela découle, du reste, des conclusions du livre blanc, âprement discutée à l'époque — ce livre blanc dû à la commission Merveilleux du Vignaux était, à l'époque, un livre quasi clan-

destin et secret et le Parlement n'en avait pas eu connaissance malgré les demandes répétées des parlementaires — tout cela, dis-je, découle du fait que cette commission, dont on constatait tout à l'heure fort justement à cette tribune que ses travaux avaient abouti à une carence, avait réduit aux environs de 400.000 tonnes de jauge brute les possibilités de construction, qui pouvaient aller, en l'état de notre équipement, jusqu'à 700.000 tonnes. Il y avait à l'époque, tout le monde l'avait reconnu, une crise mondiale du fret ; c'est vrai, mais il est vrai aussi que cette crise du fret, précisément parce qu'elle était mondiale, posait les mêmes problèmes à toutes les nations du monde et les autres puissances maritimes n'ont pas pour autant abandonné leurs efforts. Aujourd'hui, les résultats sont là pour démontrer le retard considérable pris par la France depuis 1959, date de ce débat.

Aujourd'hui, un grand nombre de puissances maritimes — elles ont été citées — nous surclassent : c'est le cas de dire que nous baissions pavillon devant elles. Alors que la commission Merveilleux du Vignaux avait prévu la concentration des chantiers, la limitation des tonnes de jauge brute à 400.000, la réduction du tiers des effectifs du personnel, environ 12.000 travailleurs, une reconversion pour laquelle du reste les pouvoirs publics n'ont rien fait jusqu'à présent, alors que nous faisons du malthusianisme, les autres puissances essayaient de lutter contre la crise et nous sommes obligés de reconnaître que la plupart d'entre elles sont parvenues à réagir victorieusement et que c'est notre pays qui s'est défendu le plus mal.

On dit aux ouvriers que la cause de leur licenciement est la crise de la construction navale. A la vérité, c'est poser trop simplement le problème car, si nous regardons la situation de la construction navale dans le monde, nous sommes bien obligés de constater que la crise qui sévit est surtout une crise de la construction navale française.

Voici, en effet, quelques chiffres que je permettrai d'ajouter très modestement à ceux qui ont été avancés tout à l'heure par notre collègue M. Lachèvre, concernant les tonnages qui ont été lancés au cours des dernières années. En 1957, il a été lancé 8.500.000 tonnes de jauge brute dans le monde ; en 1958, il en a été lancé 9.269.938 et, en 1962, 8.538.513. Si le chiffre n'est pas aussi important qu'en 1958, nous sommes obligés de constater que, de 1958 à 1962, lentement mais sûrement, le nombre de navires construits et, par conséquent, le tonnage de jauge brute n'a pas cessé d'augmenter dans le monde. En revanche, il a considérablement diminué en France puisque le président des chantiers de l'Atlantique et de la chambre syndicale des constructions navales faisait état, au cours d'une récente réunion, de la différence entre le tonnage qui avait été livré, par exemple, en 1963, 420.000 tonnes de jauge brute, et le tonnage de commandes enregistrées la même année, 340.000 tonnes de jauge brute, ce qui fait apparaître une diminution de 85.000 tonnes de jauge brute, soit plus de 20 p. 100.

Autrement dit, malgré une crise de fret, malgré une crise d'armement qui a atteint tous les pays du monde, certains pays ont réagi, ceux qui, notamment, ont une vocation maritime et la plupart d'entre eux ont très victorieusement dominé la situation à nos dépens.

L'on a rappelé tout à l'heure que le Japon est en tête avec 27 p. 100 de la construction mondiale, que la Suède est en quatrième position après l'Allemagne et l'Angleterre, que ce dernier pays, exemple à suivre, a augmenté sa production de 46.716 tonnes de jauge brute, alors que la France est passée au sixième rang dans la construction, avec 33.499 tonnes de jauge brute de moins qu'en 1962 et 5,24 p. 100 de la production mondiale, derrière l'Italie, dont la production a augmenté de 143.980 tonnes de jauge brute.

J'ai donc le droit de dire que les efforts promis, en toute bonne foi, par M. Buron, les efforts que le Gouvernement devait entreprendre pour essayer de pallier la grave crise de l'armement et de la construction navale, ces efforts, si efforts il y a eu — peut-être nous le dira-t-on en réponse à notre question — ont été complètement inutiles puisque nous constatons aujourd'hui les résultats lamentables et les conséquences sociales et économiques que je déplorais au début de mon intervention.

Dans de nombreux pays, du reste, la loi et le gouvernement sont venus vigoureusement au secours de la construction navale par une rénovation et une modernisation de la flotte. Au cours des débats pour le budget de 1964, notre collègue, M. Lachèvre, indiquait dans son rapport qu'un texte avait été déposé sur le bureau du Sénat tendant à faciliter la démolition des vieux navires. Ce texte — alors que le Gouvernement est pourtant maître de l'ordre du jour — n'a jamais été discuté, mais les dispositions législatives qui ont été appliquées dans d'autres pays ont incontestablement favorisé la lutte contre la crise.

Malheureusement, dans cette matière d'intérêt national et social qui nous préoccupe aujourd'hui, pour les sociétés qui exploitent des chantiers, seule, il faut bien le dire, la notion

de profits et de rentabilité entre en ligne de compte et, bien sûr, avec la modernisation de la construction, avec l'automatisation dont on parlait tout à l'heure, pour faire le même travail et construire le même bateau, le nombre d'heures de travail est bien inférieur à ce qu'il était autrefois.

La modernisation doit incontestablement amener une diminution de l'utilisation de la main-d'œuvre, mais ne sentez-vous pas l'injustice sociale qu'il y a à faire bénéficier seulement le patron de cette automatisation, de cette modernisation et à frapper les ouvriers qui, eux, devraient être les premiers à en bénéficier alors qu'ils sont, au contraire, sanctionnés et congédiés au moment où, à raison du progrès, l'entreprise a besoin de moins d'ouvriers ?

A cet égard, vous le savez, les syndicats ne cessent de réclamer, étant donné la modernisation de nos chantiers — qu'ils comprennent parfaitement — ne cessent de réclamer, dis-je, une diminution du nombre d'heures de travail tout en maintenant les salaires au niveau actuel, ce qui serait une façon de faire bénéficier la classe ouvrière des avantages de la modernisation de l'équipement et de ne pas en laisser le seul profit aux patrons. (*Applaudissements à gauche et à l'extrême gauche.*) Au point de vue social, c'est là une chose que tout le monde peut comprendre aisément, car, s'il y a bénéfice à moderniser l'entreprise, dans un souci de justice, aussi bien l'ouvrier que le patron doivent bénéficier des avantages de cette modernisation. (*Nouveaux applaudissements sur les mêmes bancs.*)

De plus, il ne faut pas perdre de vue qu'une conception trop étroite de l'ensemble du plan de stabilisation va à l'encontre, à cet égard, du but poursuivi car, si l'on diminue l'allocation d'aide à la construction, si l'on diminue par suite les possibilités de l'armement et des chantiers navals, on oublie que les chantiers navals sont une industrie très importante qui ne fait pas seulement travailler les ouvriers, les cadres, les employés de ces chantiers, mais qui s'étend à de nombreuses industries. M. le président Abel-Durand a démontré d'une façon péremptoire, dans son intervention en 1959, que l'industrie des constructions navales, c'est souvent le montage et la mise en place d'éléments fabriqués en dehors des chantiers et qui représentent environ 70 p. 100 de la production de l'industrie navale.

C'est dire, par conséquent, qu'il y a là un secteur économique très important qu'il faut défendre et que, dans la mesure où nous favoriserions la construction navale, et où nous aurions des commandes étrangères, nous aiderions à la réussite du plan de stabilisation par l'entrée de devises et une amélioration incontestable de la balance des comptes.

Par conséquent, la loi qui a été votée — on m'excusera de le rappeler — à l'initiative de M. Gaston Defferre sur l'allocation d'aide à la construction navale contribuait non seulement à aider la construction navale et l'armement, mais contribuait également à une bonne politique financière de notre pays et l'on peut déplorer, qu'au milieu de ces événements, la France, pays à vocation essentiellement maritime, ouvert sur l'océan et sur les mers, soit le seul pays à faire, à cet égard, une politique de malthusianisme regrettable.

Lors du dernier budget, nous avons constaté que l'aide de l'Etat avait été réduite de 4 millions sous le prétexte — ce sont les propos mêmes qui ont été cités par notre rapporteur M. Yvon — que le trafic international s'était nettement amélioré. Or, nous constatons que si l'on note une amélioration du trafic international, ce n'est pas au profit du trafic français. La quantité de marchandises naviguant sous pavillon français, aussi bien pour l'exportation que pour l'importation, continue de diminuer d'année en année et les chiffres donnés par notre collègue M. Lachèvre dans sa question orale et tout à l'heure dans son intervention à la tribune sont malheureusement exacts.

Que font alors les pouvoirs publics ? Ils réduisent l'aide à la construction ; ils n'ont rien fait pour favoriser la reconversion ; ils approuvent les licenciements des chantiers, mais il est vrai que l'émotion est telle dans certains milieux qu'à l'Assemblée nationale, lors du vote du budget de la marine marchande l'année dernière, on s'est préoccupé de la question. Il y a été dit de fort bonnes choses par tout le monde, y compris par des membres de la majorité, y compris par les rapporteurs.

Quoi de plus vrai en effet que ce qui a été dit par M. Yvon Bourges, rapporteur du budget de la marine marchande à l'Assemblée nationale : « L'armement naval, secteur essentiel de nos activités nationales aux implications multiples, économiques, sociales, en raison du très grand nombre de travailleurs qui en dépendent, et enfin également internationales parce qu'une marine à travers les bâtiments et son armement est le reflet de la position de son pays dans le monde ».

A cette intervention fort juste et à laquelle on ne pourrait que souscrire, quelle conclusion a été donnée ? M. le ministre des travaux publics et des transports a répondu par un argument d'évidence, à savoir que les difficultés de l'armement se répercutent sur l'activité de la construction navale et il se félicitait de ce que le drame ait été dans une certaine mesure amorti,

que 3.000 salariés — c'est le propos même du ministre des travaux publics — aient pu, véritable succès gouvernemental, être retirés des activités navales.

Quant au rapporteur pour avis, M. Bayle, député de mon département, membre de la majorité, il soulignait que le marché mondial du fret continue à traverser une crise grave et il se félicitait du fait que 12.000 ouvriers seront retirés de l'activité navale et affectés à d'autres productions. Hélas ! jusqu'à présent, on n'a guère reçu que des lettres de licenciement et aucune disposition n'est encore prise pour l'affectation à d'autres productions en ce qui concerne les licenciés des Forges et Chantiers de la Méditerranée.

Au cours de ces débats, beaucoup de judicieuses critiques furent exprimées et le très honorable M. Pleven soulignait que le Gouvernement avait peut-être, dans ce domaine, manqué singulièrement à ses devoirs. Il rappelait qu'en 1962 le pavillon français avait transporté 62 p. 100 des importations françaises et 41 p. 100 seulement de nos exportations, depuis le chiffre était tombé à 34 p. 100 pour ce dernier poste. Il soulignait un fait entre mille, particulièrement éloquent. La France a livré, entre 1962 et 1964, 810.000 tonnes de blé à la Chine populaire. Pas un seul bateau français n'a transporté ce blé. Celui-ci est transporté par des navires allemands, polonais, grecs, lithuaniens, norvégiens. Dans le même temps, les Etats-Unis d'Amérique vendaient également du blé, non pas à la Chine populaire, mais à la Russie soviétique. Mais les Etats-Unis, en vendant le blé, mettaient comme condition essentielle que les transports devaient être assurés en priorité par les navires américains. (*Très bien ! à gauche.*)

N'ai-je pas le droit de dire que dans des circonstances semblables le Gouvernement a gravement manqué à ses obligations et à ses devoirs ? Que son devoir était de protéger le fret et l'armement français et que, dans la mesure où on livrait à la Chine populaire 810.000 tonnes de blé, il fallait assurer qu'une grande partie du transport serait faite en priorité par l'armement français ? Hélas ! qu'est devenu l'armement français ? Il est devenu ce que vous en avez fait, réduit à presque rien.

Nous aidons, et Dieu sait si cela nous coûte cher, tous les Etats africains parvenus à l'indépendance. Il en résulte nécessairement de nombreux trafics maritimes entre l'ancienne métropole et les nouveaux Etats devenus indépendants. Bien sûr, il n'est pas question ici de soulever le problème de la coopération, mais au moins, lorsque nous aidons financièrement ces Etats africains, quand nous leur livrons des produits, assurons le monopole du transport sous pavillon français. Or nous n'assurons pas à cet égard 40 p. 100 du trafic. Là encore, j'ai le droit de dire que le Gouvernement a manqué à ses devoirs essentiels.

Ces observations ont été faites à l'Assemblée nationale. On fait beaucoup d'observations dans tous les domaines à l'Assemblée nationale. Malheureusement, il manque toujours à ces observations, fort bien venues, la section politique.

M. Roger Carcassonne. Eh oui !

M. Edouard Le Bellegou. Certes notre peuple commence à comprendre qu'il est bon de protester par l'intermédiaire de ses organisations syndicales, qu'il est bon de faire valoir ses revendications, mais il faut être persuadé qu'il n'y a qu'une arme, une seule, une vraie, une bonne, c'est le bulletin de vote.

M. Roger Carcassonne. Très bien !

M. Edouard Le Bellegou. S'il n'y a dans une assemblée qu'un moyen de faire triompher ces revendications, lorsqu'on n'est pas content, ce moyen, c'est le vote de la censure. Or, des débats où chacun déplore ce qui a pu se passer, où chacun proteste, même les membres de la majorité, contre des errements gouvernementaux qui sont condamnables, cela, ce n'est que verbalisme inutile si ce n'est pas sanctionné par un vote politique, car, qu'on le veuille ou non, toute solution, même dans un pays qu'on a voulu dépolitisé, ne peut être qu'une solution et une conclusion politiques.

Voilà les quelques réflexions que suggère la grave situation qui m'a fait monter à cette tribune.

Je voudrais maintenant poser une question plus délicate encore, car j'ai ouï dire qu'il pourrait naître très bientôt dans ce pays un certain ensemble de revendications, notamment parmi les ouvriers de la métallurgie et de la sidérurgie. Alors les syndicats ont peur — et je crains que leurs craintes ne soient pas tout à fait vaines — qu'en localisant à tel endroit ou en tel autre, à tel point de Nantes ou du Var, un certain nombre de licenciements, qu'ils portent sur quelques centaines ou quelques milliers d'ouvriers, on fasse naître la crainte de l'instabilité de l'emploi ; et à partir du moment où l'ensemble des syndicats et des ouvriers appréhendent le risque de l'instabilité de l'emploi, les revendications qu'ils peuvent formuler en ce qui concerne les augmentations de salaires s'apaisent très vite, car hélas ! la sécurité de l'emploi est la principale

préoccupation pour celui qui travaille, la revendication de salaires ne vient qu'après et la menace de licenciements rigoureusement effectués, avec dureté dans certaines régions, donne à penser dans l'ensemble du pays qu'il peut être imprudent de formuler certaines revendications.

Je n'espère pas que vous me répondrez sur ce point.

Si toutefois l'évolution économique exige la transformation de certaines entreprises industrielles, si la concentration se révèle indispensable — ce qu'après tout, éventuellement, je veux bien admettre — il appartient à l'« aménagement du territoire » de prendre toutes dispositions utiles pour atténuer dans la plus large mesure du possible les conséquences de ces transformations de structures industrielles dans certaines régions.

La région que j'ai le grand honneur de représenter, et notamment la région de Toulon et de la Seyne vit dans l'angoisse, angoisse ressentie non pas seulement par la population ouvrière mais aussi par la petite industrie, le commerce, l'artisanat. Il n'y a pas de menace seulement sur les Forges et Chantiers de la Méditerranée, mais aussi sur notre arsenal maritime. Il est possible que l'évolution de la stratégie militaire amène une transformation profonde de nos arsenaux qui se traduira par la diminution de leurs effectifs, que l'automation puisse amener une diminution des effectifs des chantiers. Tout cela est possible sur le plan économique — sinon sur le plan humain — mais alors il appartient à l'aménagement du territoire de ne pas se payer de mots en parlant de reconversion, de faire quelque chose plutôt que de répondre comme on l'a dit qu'il y a carence des collectivités locales. Vous pensez bien que les collectivités locales feront tout leur possible pour essayer de maintenir l'activité économique; mais que peuvent-elles faire sans l'aide de l'Etat? La reconversion n'est-elle pas une affaire d'aménagement du territoire? Or, le délégué à l'aménagement du territoire est saisi de projets émanant de chambres de commerce, de municipalités, d'études faites par des groupements économiques auxquels nous participons. Tous ces projets sont lettre morte. On parle de reconversion et on ne fait rien. Alors si on a le devoir de transformer et de moderniser notre industrie, certaines régions doivent-elles souffrir de cette modernisation? Il est possible d'apporter le plus rapidement possible par la voie de l'aménagement du territoire, sans quoi ce sous-ministère ne servirait absolument à rien, des remèdes à ces situations dramatiques.

Quel sort allez-vous réserver dans le V^e plan à la construction navale? C'est la dernière question que je me permets de vous poser, monsieur le secrétaire d'Etat. Allons-nous voir s'accroître ce déclin. Qu'est-ce que la grandeur? Est-ce uniquement la force de frappe? Est-ce la gloire recueillie pour la France par son éminent représentant dans les pays de l'Amérique latine, ou est-ce autre chose? Est-ce que cela n'a pas été de tous temps un aspect important de la grandeur d'un pays que la présence de son pavillon sur toutes les mers du monde? La marine n'est-elle pas l'agent essentiel de la propagande et par conséquent de la grandeur du pays? C'est parce que nous en sommes convaincus que nous avons évoqué — avec une certaine acrimonie peut-être — le drame poignant des populations que nous représentons. Car le problème de la construction navale conditionne la vie et l'avenir de plusieurs régions françaises. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. David, auteur de la troisième question.

M. Léon David. Monsieur le président, mes chers collègues, nous voici de nouveau à cette tribune pour défendre non seulement les ouvriers, les techniciens de la construction navale, mais aussi l'ensemble de cette industrie autrefois si florissante et renommée dans le monde entier.

Déjà, en 1959, comme le rappelait notre collègue M. Le Bellegou, j'intervenais ici au nom du groupe communiste pour attirer l'attention du Gouvernement et notamment du ministre des travaux publics de l'époque, M. Buron, sur la situation dans laquelle se trouvait la construction navale et la gravité du problème en particulier pour la région de Saint-Nazaire.

C'était au début de la concentration des moyens de production de cette branche d'industrie, avec à sa tête le trust Penhoët-Loire. Les prétextes invoqués alors pour excuser les licenciements de personnel portaient sur l'acuité de la concurrence internationale et la crise des frets qui entraînaient une diminution des commandes et l'annulation de certaines. Le licenciement de 12.000 travailleurs des chantiers français était prévu.

La situation faite aux personnels de ces chantiers était caractérisée par une intensification du rythme du travail, par la diminution des temps alloués, par le calcul des bonis, par la pratique abusive des heures supplémentaires, par des licenciements, déjà, par le refus du patronat d'améliorer les conditions de travail et de vie des ouvriers, surtout l'enrichissement important des constructeurs et réparateurs de navires.

Cela était vrai pour l'ensemble des chantiers navals en 1959. Non seulement cela est toujours vrai mais la situation s'est aggravée aujourd'hui.

L'argument invoqué par le patronat pour le licenciement des ouvriers, c'est en particulier l'importance des charges sociales. On peut s'étonner de cet argument quand on connaît les bénéfices fabuleux réalisés par le patronat en 1961. Par exemple, pour cinq chantiers navals, ils se sont élevés à 865 millions d'anciens francs, chiffre déclaré, après 40 milliards d'anciens francs d'amortissements, 14,5 milliards mis en réserve et près de 4 milliards de provisions, tout cela permis par un chiffre d'affaires de près de 113 milliards, toujours en anciens francs, alors que les salaires représentent à peine 25 p. 100 du prix de revient dans la construction navale.

Il est un autre argument patronal et gouvernemental: nous ne sommes pas les seuls à connaître la crise, celle-ci est mondiale. On en a déjà parlé, mais je me permets d'ajouter quelques suppléments d'information. La crise est mondiale, dit-on. Cela peut paraître anormal au moment où les échanges commerciaux s'accroissent énormément, au moment où des pays hier colonisés développent leur production et leur commerce, créant ainsi de nouveaux besoins à leurs populations, au moment où d'autres pays augmentent sensiblement, ou créent pour certains, leur flotte marchande en s'adressant à des pays constructeurs. Pour plus de précision, voici un chiffre: la construction navale mondiale, à l'exclusion de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, de la République démocratique allemande et de la Chine populaire — celles-ci étant en progression constante — était en augmentation entre le premier trimestre et le deuxième trimestre de 1964 de 187.423 tonneaux de jauge brute.

Pour la France, depuis 1959 la construction des navires se stabilise ou est en légère augmentation. Ce sont des chiffres donnés par des statistiques anglaises. Mais il y a production en augmentation avec un personnel réduit. Voici quelques chiffres: en 1959, 437.000 tonneaux de jauge brute avec un personnel de 35.861 unités; en 1963, 450.000 tonneaux de jauge brute avec un personnel de 34.432 unités. Il y a donc diminution du personnel. Quant aux prévisions pour 1964, elles sont de 469.000 tonneaux avec un personnel certainement plus réduit car les licenciements que nous connaissons aujourd'hui prouvent que la diminution des effectifs sera encore poursuivie en 1964. Il y aura des ouvriers licenciés malgré les commandes nouvelles. Tout à l'heure M. Le Bellegou faisait allusion à une réunion qui s'était tenue à Paris entre les délégués syndicaux du Var et la direction des chantiers. Nous savons par nos amis délégués syndicaux que le directeur a déclaré devant les délégués ouvriers que, même s'il y avait un carnet de commandes abondant, on continuerait à licencier. Voilà le résultat de la productivité pour les ouvriers. Elle se fait au détriment des travailleurs.

Une autre méthode est employée actuellement par le patronat pour diminuer le nombre des ouvriers. C'est la construction par sous-traitants, système largement utilisé au Japon. Des maisons sous-traitent. Elles embauchent du personnel lorsqu'il y a un impératif dans la construction. Elles lui font faire des heures supplémentaires. C'est un personnel qu'on pourrait comparer aux saisonniers; il n'est pas attaché aux chantiers, ce qui permet au patronat de réaliser dans ce domaine des superbénéfices. Certes, il y a concurrence internationale. Ce n'est pas nouveau, c'est le principe même du régime capitaliste. Nos chantiers navals y avaient toujours résisté, parfois avec l'aide de l'Etat. Il n'en est pas moins vrai que l'aide à la construction est allouée, d'après le livre blanc, aux chantiers qui effectuent des concentrations de la construction navale.

On dit parfois, dans certaines sphères gouvernementales, que les syndicats participent à ces accords. Ils sont invités, mais ils ne participent pas à l'accord lui-même car, en général, pour ne pas dire dans tous les cas, les propositions faites par les délégués ouvriers ne sont pas retenues par le patronat. Exemple: le retour aux 40 heures sans diminution de salaire qui a été évoqué tout à l'heure à cette tribune et l'arrêt des licenciements.

Ainsi, je crois abonder dans le sens des orateurs qui m'ont précédé: dans un pays à vocation maritime, désertions-nous, aujourd'hui, cette compétition et irions-nous à la liquidation plus que partielle de notre industrie de construction navale alors que le rythme de production de nos chantiers, la haute valeur de nos techniciens et de nos ouvriers, la qualité supérieure de nos constructions peuvent permettre d'affronter avec succès les chantiers étrangers?

Cela peut paraître impensable, c'est pourtant vrai. Licencier un personnel hautement qualifié, démanteler des chantiers et pousser à leur reconversion — et quelle reconversion offre-t-on? — alors qu'il faut et qu'il faudra toujours plus de cargos, de paquebots, de car-ferry, de pétroliers, de bananiers, de minéraliers, de bateaux de flotte fluviale et de pêche, et ce, dans un pays comme la France tellement bordé de côtes, dans une nation de navigateurs, de pêcheurs de grand large, et ce au profit de capitaux étrangers! Nous appelons cela une politique antinationale.

Comment admettre que certains armateurs fassent construire leurs navires sur des chantiers étrangers alors que nos propres constructeurs licencient du personnel et cela est vrai — vous le savez — pour certaines compagnies maritimes ?

Que faudrait-il donc faire devant cette situation ? S'il n'est pas possible de persuader les armateurs français de faire construire leurs navires en totalité par les chantiers français, il faut les y obliger et aller, si c'est nécessaire, jusqu'à la nationalisation de la marine marchande.

M. Raymond Bossus. Très bien !

M. Léon David. Il faut ensuite rénover notre flotte marchande française et mettre les trop vieux navires à la ferraille.

Troisièmement, il convient de faire un grand effort de recherche de commandes dans les pays étrangers qui ont besoin de navires. Notre gouvernement discute actuellement avec des représentants d'autres pays, pour des crédits à court ou à long terme. Ne serait-ce pas le moment de conclure certains accords avec ces pays qui ont besoin de navires ? Je crois que vous feriez là l'œuvre nationale.

Quatrièmement, il faut obliger les armateurs français à fréter des navires français. Savez-vous qu'en 1962 ils ont frété 3.866 navires étrangers alors que la part des navires français dans l'exportation est tombée — on a rappelé ces chiffres il y a un instant et je vais les confirmer — de 58,6 p. 100 à 33 p. 100, que cette utilisation des navires étrangers a coûté, en 1962, 31 millions de nouveaux francs en devises, de quoi construire 20 bananiers ou cargos moyens de 6 à 10.000 tonnes et que cela se répète chaque année ? Il est vrai que l'affrètement des bateaux de complaisance bénéficiant de certains avantages rapporte aux armateurs français. Ne seraient-ils pas par hasard partie prenante dans ces compagnies ou sociétés maritimes ?

Cinquièmement, il faut maintenir en activité nos chantiers navals avec la perspective du développement de nos relations commerciales, grâce à un libre commerce avec les pays d'Afrique du Nord, d'Afrique noire, d'Amérique du Sud, d'Amérique centrale, avec ceux du Moyen-Orient et aussi avec ceux bordant la mer Noire. Il existait quatre compagnies de navigation reliant cette mer à Marseille. Qu'en reste-t-il aujourd'hui ?

Sixièmement, il ne faut pas perdre de vue qu'avec le développement de la navigation fluviale les chantiers constructeurs de bateaux à moyen tonnage, c'est le cas de Port-de-Bouc, doivent rester en activité et conserver un personnel qualifié, ce qui ne se fait pas en un jour. Le canal Rhin-Rhône-Méditerranée est appelé à un grand trafic en ce domaine.

Enfin, pour éviter licenciements et chômage, il faut faire droit aux revendications syndicales : le retour aux quarante heures sans diminution de salaire et l'abaissement de l'âge de la retraite. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

La situation actuelle dans la construction navale française est inégale, ce qui signifie que certains chantiers sont plus touchés que d'autres. C'est le cas des chantiers de la côte méditerranéenne, la Seyne-sur-Mer dans le Var, Port-de-Bouc dans les Bouches-du-Rhône.

Notre collègue Le Bellegou vient d'exposer la situation des Forges et Chantiers de la Méditerranée, je n'insisterai pas. Je déclare simplement, au nom du groupe communiste, que nous sommes solidaires de la lutte menée par les personnels et leurs syndicats unanimes, par l'ensemble des organisations syndicales de la ville et sa population avec, à sa tête, le maire et son conseil municipal, pour maintenir les chantiers en activité, ce qu'ont réclamé avec force les 15.000 manifestants qui ont dernièrement défilé dans les rues de la Seyne-sur-Mer.

C'est donc plus particulièrement — c'est la deuxième partie de mon exposé — de la situation des Chantiers et Ateliers de Provence à Port-de-Bouc que je vais parler maintenant. Déjà, le député-maire de cette ville, notre ami M. Rieubon, à plusieurs reprises, est monté à la tribune de l'Assemblée nationale pour défendre les chantiers de cette cité de 15.000 habitants, dont l'économie est couverte à plus de 70 p. 100 par la construction navale. Ce fut en juillet 1963, en décembre de la même année et le 19 juin 1964. Il intervenait au nom de la population tout entière groupée au sein d'un comité de défense, sans distinction de situation, de profession, de tendance syndicale, politique ou religieuse.

Quelle est la situation à Port-de-Bouc ? Après avoir connu une période très florissante, ses chantiers sont menacés d'arrêt total si des commandes n'arrivent pas. Déjà 240 travailleurs ont été licenciés. D'autres licenciements doivent suivre.

Au cours de la séance du 19 juin à l'Assemblée nationale, M. Marc Jacquet, répondant au député-maire de Port-de-Bouc, faisait état des préoccupations de son ministère au sujet de la situation de ces chantiers, mais il exprimait son espoir quant à de nouvelles commandes, et notamment à un appel d'offres émanant de la Compagnie générale transatlantique pour la construction d'un deuxième car-ferry et il ajoutait, dans l'hypothèse où les Chantiers et Ateliers de Provence obtiendraient cette com-

mande, que les débauchages redoutés de la période de vacances ne seraient pas à envisager. Voilà la déclaration du ministre des travaux publics !

Les C. A. P. ont obtenu la commande par moitié avec les Chantiers de la Seyne et quelques semaines après, ce 19 juin, 245 travailleurs étaient inscrits sur les listes de licenciement, qui devenait effectif. Cela corrobore ce que je disais au début, c'est que, malgré la production et malgré les commandes, on envisage et on va vers des licenciements d'ouvriers.

Le problème humain reste donc posé et, pour le résoudre, il faudrait, dans l'immédiat, que les C. A. P. obtiennent la construction d'un paquebot, mis en adjudication par la Compagnie mixte ; dans le cas où cette construction serait attribuée par moitié aux C. A. P. et aux Chantiers de la Seyne, comme ce fut le cas pour le car-ferry, les deux directions pourraient s'entendre pour que chacun des chantiers obtienne la construction d'un bateau en entier, ce qui évite évidemment des pertes de temps.

J'insiste donc auprès de vous, monsieur le secrétaire d'Etat, pour que vous interveniez à votre tour auprès du ministre des travaux publics et des transports, pour que la construction de ce paquebot soit accordée aux chantiers méditerranéens.

Il est question également de la construction de deux minéraliers pour la société Le Nickel. Le ministre, en réponse à une lettre du député-maire de Port-de-Bouc, indique que ses services s'attachent depuis bientôt quatre mois à convaincre l'armateur, dont le commerce s'effectue principalement avec l'Extrême-Orient, de ne pas tenir compte des offres qui lui ont été faites par des chantiers japonais. Nous en prenons acte et espérons que, grâce aux efforts du ministre, l'armateur passera commande aux chantiers méditerranéens. A cet effet, nous demandons au ministre d'insister auprès de son collègue des finances — ce qui n'est pas facile, nous le savons — pour qu'il autorise le secrétaire d'Etat à la marine marchande à conclure un accord avec la compagnie Le Nickel.

Les chantiers de la Seyne devant transformer des pétroliers de la Shell — je crois qu'il s'agit de 600.000 heures de travail pour chaque pétrolier — l'attribution de ces deux minéraliers à Port-de-Bouc pourrait permettre une survie des chantiers méditerranéens, d'arrêter les licenciements et en tout cas d'attendre d'autres commandes si le Gouvernement veut vraiment assurer du travail à une industrie nationale.

J'ajoute, avant de terminer, que la reconversion dont on parle tant est, non seulement difficile, mais préjudiciable aux personnes reconverties. Elle est très difficile dans la région de l'étang de Berre et pratiquement impossible à Port-de-Bouc. La modernisation des installations dans les raffineries de pétrole conduit les directions à restreindre leurs effectifs. Exemple : la quatrième raffinerie que réalise Esso-Standard à Fos-sur-Mer traitera avec un personnel de 250 employés autant de produits que la B. P. à Lavera en traite avec un millier ; la situation est la même dans les raffineries et la pétrochimie de l'étang de Berre.

Pour les quelques reconvertis — car il y en a quelques-uns — dans bien des cas leurs nouveaux salaires ne correspondent plus à leur qualification, car les usines sont déjà suffisamment pourvues en main-d'œuvre qualifiée et n'embauchent, quand c'est le cas, que des manœuvres spécialisés.

A Port-de-Bouc l'inquiétude et la colère sont grandes parmi le personnel et la population ; comme à la Seyne-sur-Mer, leur action pour du travail ira en se développant car ils savent que cela est possible dans leur profession et sur place. Ils savent aussi, ces ouvriers de Port-de-Bouc, que la part des salaires dans la production de leur chantier est passée de 1957 à 1962 de 25,40 p. 100 à 19,3 p. 100. Ils savent aussi que la réduction des effectifs entraîne une augmentation des accidents du travail et des maladies ; 507 d'entre eux ont été accidentés ou malades en 1963 sur un millier environ.

Ils se rendent compte, ainsi que les autres travailleurs, que l'économie d'un pays ne dépend pas seulement de contingences économiques pures — ce point a été évoqué il y a un instant et j'y reviens — mais aussi, et surtout, d'une politique gouvernementale différente à l'égard des intérêts de la nation et de sa population active ou du patronat et des grandes sociétés.

Quant à nous, nous assurons les travailleurs des chantiers navals de tout notre soutien dans leur action pour avoir du travail. Le Sénat est certainement du même avis ! (*Applaudissements à l'extrême gauche et sur divers bancs à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. de Bagnoux.

M. Jean de Bagnoux. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, en plein accord avec mes deux collègues sénateurs des Côtes-du-Nord, MM. Cornu et Lemarié, je voudrais intervenir dans ce débat sur une question qui sous un aspect d'intérêt local, intéresse la marine marchande puisqu'il s'agit du recrutement de ses ouvriers et de leur ins-

Le 5 mai 1963, Paimpol était en fête pour recevoir le ministre des travaux publics qui venait inaugurer dans cette ville l'école nationale de la marine marchande, qui fait honneur non seulement à ceux qui l'ont réalisée mais aussi à tous ceux, dont il est, qui l'ont voulue.

Ses services et lui-même avaient perçu combien il était indispensable de doter ce port de la côte bretonne d'un établissement répondant aux exigences de la technique la plus moderne. Il savait combien les vieilles traditions de la marine française étaient toujours vivantes dans toute cette région et qu'une grande partie des marins du commerce et de leurs officiers en étaient originaires.

Comme M. le maire de Paimpol l'a écrit le 3 octobre à M. le ministre des travaux publics « on pouvait espérer, on espérait que sa venue à Paimpol marquait officiellement la volonté des pouvoirs publics d'accorder à cette région la place qui lui revient en ce qui concerne l'enseignement maritime ».

Dès son ouverture, l'école de la marine marchande de Paimpol connut le plus vif succès et tous étaient confiants dans son brillant avenir, quand, au cours de l'été, courut le bruit qui, malheureusement devait se confirmer que, par un arrêté n° 28 du 20 mai 1964, le ministre supprimait les cours d'élèves au long cours des écoles de la marine marchande de Paimpol et de Saint-Malo. Ces cours n'étaient plus assurés qu'au Havre, à Nantes et à Marseille. Les raisons invoquées étaient le regroupement en trois écoles des cours d'élèves au long cours et d'élèves mécaniciens, afin de préparer, par des études communes, une fusion à la base des formations pont et machine.

Ainsi, sur plusieurs centaines de kilomètres de côtes, là où la vie maritime est la plus intense et où s'éveille le plus de vocations maritimes, ces cours d'élèves au long cours ne seraient plus organisés dans des écoles de la marine marchande, situées sur tout le littoral.

Comment vous dépeindre la désillusion, l'amertume des populations intéressées ? Désormais tous ces jeunes Bretons devront s'expatrier pour apprendre leur rude métier, alors que chez eux, dans un milieu essentiellement marin, la belle école toute neuve pourrait continuer à donner le cours supprimé. Cet établissement le pourrait d'autant mieux qu'il a connu le plus grand succès et qu'il a été le premier rempli des cinq écoles de la marine marchande.

Les résultats obtenus aux examens prouvent l'excellence de l'enseignement ainsi que la qualité du recrutement puisque les résultats des épreuves écrites à Paimpol en 1964 ont été les suivants : admissibles, 23 sur 37 ; admis : 20 dont le premier, le deuxième, le troisième et le sixième sur le plan national. L'arrêté du 20 mai semble injustifié car, si mes renseignements sont exacts, il préjuge une étude encore en cours sur les besoins futurs de la marine marchande. De plus, les écoles n'ont pas encore envisagé de réaliser d'enseignement commun pour les élèves au long cours et les élèves mécaniciens.

Un nouvel arrêté du 3 août 1964 a rétabli le cours d'élèves au long cours de Saint-Malo. Ainsi, seule de toute la France, l'école de Paimpol n'assure plus ce cours alors que de nombreux volontaires, qui s'apprétaient à s'y inscrire, ont dû choisir entre les autres écoles.

Tout ceci est angoissant pour l'avenir de toute une région, où tant de jeunes pouvaient espérer une promotion sociale en réalisant leur vocation dans un milieu auquel ils sont très attachés. C'est angoissant aussi pour notre marine marchande tout entière qui risque de se voir privée de cadres particulièrement qualifiés.

Mes collègues et moi-même nous nous associons une fois encore à la municipalité de Paimpol et à la protestation du C. E. L. I. B. Nous vous demandons instamment, monsieur le secrétaire d'Etat, de vouloir bien reconsidérer cette question, non seulement sous l'angle de certaines commodités administratives, mais en tenant compte du problème humain qui, pour nous, reste essentiel et qui, dans le cas de l'école nationale de Paimpol, doit être résolu, comme nous le souhaitons, par le rétablissement du cours d'élèves au long cours. Ainsi la Bretagne aura retrouvé la place qui lui revient dans l'enseignement maritime et seront assurés le recrutement et la formation d'élèves qui, plus tard, avec leurs camarades des autres régions de France, seront l'honneur de notre marine marchande. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Abel-Durand.

M. Abel-Durand. Mesdames, messieurs, tout a été dit et excellemment dit par des orateurs qui, à cette tribune, ont développé les questions orales qu'ils avaient déposées, trois questions distinctes, connexes, plus que connexes, dirais-je, solidaires les unes des autres, car la solidarité est totale entre l'industrie des transports maritimes et l'industrie des constructions navales. Je voudrais seulement tirer les conclusions des observations qui ont été présentées.

M. Lachèvre a insisté particulièrement sur l'affaiblissement du potentiel de la marine marchande française à deux points de vue : du point de vue absolu par la diminution du tonnage français et, d'autre part, surtout par l'affaiblissement de la participation des navires français dans le trafic de nos ports. Il est incontestable — et cela est fort heureux — que les ports français — inégalement mais, dans leur ensemble, dans une proportion importante — voient leur trafic augmenter ; mais les navires français ne suivent pas. Ils ne suivent pas malgré le développement de l'expansion économique dont le trafic des ports est la première manifestation. Dans le monde se sont développés des échanges d'une telle ampleur qu'ils exigent des transports de continent à continent.

Tout à l'heure, j'entendais M. David parler spécialement des minéraliers. Lorsque, dans cette enceinte, j'ai commencé à lutter pour la marine marchande et la construction navale, les minéraliers étaient à peu près inconnus. Ils sont aujourd'hui dépassés : il existe maintenant les transporteurs de gaz. Voilà une construction qui anime nos ports et qui ouvre de larges horizons au trafic de la marine marchande.

Diminution du nombre des paquebots ? Je me rappelle, monsieur le secrétaire d'Etat, certaine séance où j'avais en face de moi un ministre qui était à la fois ministre des travaux publics, ministre de l'air et ministre de la marine marchande. Nous discutons sur la construction du *France*. Ah ! que nous avons dû lutter pour en obtenir la construction, jusqu'à la dernière minute, pourrais-je dire, car il ne suffisait pas qu'à plusieurs reprises les deux Assemblées se fussent prononcées dans un sens favorable. A la dernière heure, à la dernière minute même, un arbitrage a dû être rendu entre le ministre des finances et le ministre des travaux publics. C'est le président du conseil qui le rendit, M. Bourges-Maunoury. Je le sais pour être intervenu moi-même au dernier moment.

Or, quel a été et qu'est devenu le *France* ? Nous pouvions alors — je l'avoue — avoir quelques appréhensions sur la réalité de nos affirmations. Or, le *France* est un navire qui, sur la ligne de l'Atlantique-Nord, connaît un taux de remplissage qu'on a rarement atteint.

Je vais vous citer une manifestation plus importante encore de la supériorité de ce navire. Des marins français ont été très fiers lorsqu'un certain jour le *Queen Elisabeth*, je crois, en tout cas un navire anglais, n'avait pu entrer à Southampton en raison d'une grève des pilotes du port. Le commandant français a pu y faire entrer le *France*.

Il existe une autre justification de la construction du *France*. Les Anglais avaient renoncé à construire des paquebots. Or, qu'avons-nous appris il y a quelques mois ? Nous avons appris que la *Cunard* va faire construire un navire pour assurer la ligne de l'Atlantique-Nord.

C'est donc la preuve que, malgré le développement des transports aériens, des paquebots, et spécialement des paquebots français, ont leur place dans la navigation.

M. Lachèvre a parlé de la diminution du nombre des pétroliers français. C'est vrai. Partout. Mais, partout, quelle est la construction de navires qui alimente le plus les chantiers ? C'est celle des pétroliers. Et nous abandonnons cet armement !

M. Lachèvre n'a pas parlé des caboteurs. Je vais évoquer ce problème dans un instant. Le trafic de nos ports, notamment de nos ports de moyenne importance, est alimenté en grande partie par les caboteurs — je parle du cabotage international. Or le cabotage français, s'il ne disparaît pas, ne vit que grâce à des efforts extrêmes d'économie de la part de ses dirigeants. En revanche, les caboteurs étrangers abondent dans nos ports. C'est la raison pour laquelle nous ne pouvons que déplorer davantage, avec M. Lachèvre, l'affaiblissement de la marine marchande. C'est une aggravation considérable de notre balance des comptes, car nous payons aux navires étrangers les transports qu'ils font pour nous.

Le Gouvernement et le ministre des finances — je ne m'adresse pas à M. le ministre des travaux publics ni à son représentant — laissent faire. Il est extraordinaire que, dans les comptes de la nation, on ne prenne pas en considération le déficit considérable qui existe à ce titre.

Je passe maintenant à la construction navale. Celle-ci est alimentée par les commandes de la marine. Or les commandes de la marine française diminuent, celles des marines étrangères également. Où diminuent-elles ? Surtout dans les chantiers français ? Pourquoi ? Parce que les conditions dans lesquelles les chantiers français peuvent traiter sont plus difficiles que jamais.

On a insisté sur les licenciements et des explications ont été données avec la plus grande objectivité. Je partage totalement les appréhensions dont nos collègues Le Bellegou et David ont fait état tout à l'heure, car je représente un département où les licenciements ont frappé deux ports. Il s'agit, il faut le dire, dans une assez large mesure, des conséquences de la modernisation. Il y a quelques jours, j'ai visité les Chantiers de l'Atlan-

tique à Saint-Nazaire où j'ai conduit les membres de la commission permanente de la conférence européenne des pouvoirs locaux. Il y avait là des Anglais, des Allemands, des Hollandais. Ils ont été dans l'étonnement, pour ne pas dire dans l'admiration, de ce qu'ils ont vu de la construction d'un pétrolier. Un pétrolier de 80.000 tonnes — c'est une capacité moyenne à l'heure actuelle — se construit absolument comme un puzzle. On apporte des pièces qui sont entièrement usinées ailleurs. Ainsi, cette construction peut se réaliser dans un délai extraordinairement bref. C'est la conséquence de la modernisation : l'automatisation.

On peut dire, à juste titre, que les bénéfices qui en résultent peuvent être partagés entre les détenteurs du capital et les ouvriers. Mais il faut ajouter, surtout, que les prix sont aussi une condition de la compétition. Car nous ne sommes pas les seuls. Dans d'autres pays, les mêmes procédés sont employés. J'ai vu critiquer jadis les chantiers de Saint-Nazaire parce que, disait-on, ils ne se modernisent pas suffisamment.

Un fait est certain : un problème est posé, c'est celui de la conversion. Je voudrais indiquer que ce n'est pas la diminution de la matière à construire, la diminution du volume des commandes, qui a pour conséquence la réduction des heures de travail. C'est, dans une très large mesure, la concurrence. Des concurrents nouveaux se sont manifestés, surtout les Japonais. Ce sont les chantiers japonais qui, de loin, viennent en tête de tous les chantiers du monde dans la construction navale. Puis ce fut le tour des Suédois et des Allemands. Nous arrivons, je crois, en cinquième position quant à la capacité de nos chantiers.

Cette concurrence se fait sentir et oblige à serrer de plus en plus les prix de revient. Comme conséquence de la modernisation, une certaine conversion est indispensable et le Gouvernement a eu raison d'insister pour qu'elle se réalise. Mais si elle est réalisée dans nos chantiers, il convient de souligner — M. David y a insisté tout à l'heure — que la conversion n'est pas partout possible. Il est des industries qui ne peuvent se convertir que dans une certaine direction, laquelle est déjà équipée dans une certaine mesure.

La conversion et les productions nouvelles posent des problèmes de commercialisation qui n'existaient pas auparavant. Lors d'une visite que j'ai faite il y a quelques jours, le directeur des Chantiers de l'Atlantique, en présence des mastodontes que sont les pétroliers, disait que la recherche d'une clientèle n'était pas difficile car il n'existe que vingt-cinq armateurs environ dans le monde qui puissent commander de tels navires. Mais lorsque l'on passe dans le secteur de la construction mécanique, qu'il s'agisse de la grosse mécanique ou de la mécanique plus légère, quels efforts il faut faire : efforts sur le prix de revient, efforts de perfectionnement de la qualité, pour trouver la clientèle qui permettra de conserver le personnel dont on dispose ! Il faut rendre hommage à ce personnel, à ses qualités techniques qui lui permettent de se reconverter, comme l'a indiqué M. David, mais dans un certain sens seulement.

Quelle sera ma conclusion ? Elle ira dans le sens des observations de M. Le Bellegou. Les responsables de l'aménagement du territoire doivent se préoccuper de ces questions, et notamment tenir compte de la qualité de la main-d'œuvre et de son attachement au sol natal.

Ce que M. Le Bellegou disait des ouvriers de Toulon est vrai aussi des ouvriers bretons. Certains sont allés de Bretagne à Toulon et s'y sont fixés, mais en général ils tiennent d'abord à rester dans leur pays, à Nantes ou à Saint-Nazaire.

C'est pourquoi les responsables de l'aménagement du territoire doivent se préoccuper de cette question et, puisqu'il existe une crise mondiale, donner à ceux qui en sont particulièrement atteints le moyen d'y remédier. J'insiste sur ce point.

Je reviens à la question essentielle concernant la marine marchande et la construction navale elle-même.

Il faut permettre aux armateurs français d'entrer en concurrence avec les armateurs étrangers. Il faut faire en sorte que nous ne soyons pas obligés de recourir à l'armement étranger. Que faut-il faire pour cela ? C'est une question de crédit. Depuis dix-huit ans que je siége dans cette enceinte, c'est-à-dire depuis ce jour ou cette nuit de février 1948 où fut votée la loi sur la reconstitution de la marine marchande, je suis de très près cette question de la construction navale et de la marine marchande. A l'époque le problème était infiniment plus simple qu'aujourd'hui ; il s'agissait de reconstituer la marine marchande détruite pendant la guerre.

Cette reconstitution étant effectuée et le potentiel maritime étant rétabli, il fallut songer à la concurrence. M. Defferre, à qui je veux rendre hommage, et les commissions de la marine marchande des deux assemblées avaient rencontré des difficultés inouïes pour arracher du ministre des finances son consentement en ce qui concerne l'aide à la construction navale.

La commission des finances du Sénat avait fait des objections sur le principe même de cette aide. Voter le principe de

l'aide à la construction navale ne suffit pas. Il fallut chaque année discuter pour obtenir le maintien des crédits destinés à cette aide.

Je regrette l'absence de M. Filippi. En l'apercevant tout à l'heure, plusieurs de ses interventions me revinrent à l'esprit. Notre collègue, malgré ses attaches avec la marine marchande, a été secrétaire d'Etat aux finances. Je me vois encore discutant avec lui pour obtenir les crédits d'aide à la construction dans les chantiers de Nantes de deux ou trois navires, construction qui allait nous échapper, faute de l'attribution des crédits indispensables, M. Filippi disait : « Il y en aura d'autres ». Certes, on a pu les remplacer, mais on ne peut plus maintenant en faire autant. Il faut que l'Etat adapte ses interventions à la situation actuelle et qu'il maintienne son aide sous la forme du crédit qui, à l'heure actuelle, est la mieux adaptée à la situation de la marine marchande. M. Lachèvre a insisté sur ce point. Dans cette industrie comme dans les autres, pour les armateurs comme pour les constructeurs, c'est le crédit qui domine. Si la concurrence nous est faite si âprement par tous les autres pays, y compris le Japon, c'est parce qu'ils se sont préoccupés d'adapter leur aide à la marine marchande et à la construction navale par le moyen le plus approprié, c'est-à-dire par le crédit, car la construction de navires nécessite des investissements considérables sans lesquels nous connaissons les conséquences que nous apercevons déjà aujourd'hui.

Le dépérissement de la marine marchande française est certain malgré les qualités de sa production, qui faisait l'admiration de ceux qui, la semaine dernière, ont visité les chantiers de l'Atlantique. Malgré ces qualités, nos chantiers navals s'affaiblissent.

On a parlé de vocation maritime. Oui, ce pays a la vocation maritime et lorsque l'on se remémore notre histoire, on constate que la France n'est devenue une grande puissance au XVII^e siècle que par son rayonnement sur toutes les mers du monde. Colbert après Richelieu avait discerné la vocation maritime de la France et si, aux XVII^e et XVIII^e siècles, la France a eu, à côté de la Hollande et de l'Angleterre, la position qu'elle a eue, c'est à sa vocation maritime qu'elle le doit.

Dois-je répéter un mot que j'ai eu parfois sur les lèvres ? Nous sommes en présence d'un défaitisme, le défaitisme du Gouvernement. Permettez-moi, monsieur le secrétaire d'Etat, de vous le dire. C'est plutôt à votre collègue des travaux publics ou mieux au ministre des finances que je devrais m'adresser, car vous n'êtes pas responsable de la situation présente. Mais je reproche surtout au ministère des finances de ne pas savoir faire ses comptes. Si l'on additionnait l'argent que nous devons payer pour le fret étranger, si l'on additionnait les sommes que nous devons payer pour la construction navale à l'étranger, si l'on tenait compte des sommes que paient les armateurs étrangers pour la construction de navires, l'on constaterait que la France serait bénéficiaire alors qu'aujourd'hui elle est perdante. C'est cela qui nous préoccupe.

Il m'a été possible d'étudier ce problème en faisant appel à des souvenirs vieux de dix-huit ans. J'ai dû me renouveler dans mes observations car le problème a changé, non seulement dans la structure de l'économie nationale, mais aussi dans la technique de la marine et dans la technique de la construction. Mais j'en reviens toujours à ceci : il faut que cet hexagone, qui a trois faces maritimes, reste fidèle à sa vocation première qui est la vocation maritime. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre. Mesdames, messieurs, les interventions de M. le sénateur Lachèvre et de M. Abel-Durand, d'une part, celles de M. Le Bellegou, de M. David, de M. de Bagneux, d'autre part, ont porté à cette tribune sur des problèmes qui se chevauchent mais qui ne s'en situent pas moins sur des terrains différents et posent parfois des questions contradictoires.

Pour les premiers, il s'est surtout agi de problèmes de politique commerciale, d'armement, de présence de notre pavillon sur les mers du globe. Pour les seconds, il s'est surtout agi de problèmes plus techniques, plus sociaux, de problèmes de constructions navales. Je vais m'efforcer de traiter tour à tour ces aspects.

L'évolution de la flotte commerciale française, ainsi que celle de la part du commerce maritime effectué sous pavillon national au cours de ces dernières années, a très évidemment un aspect préoccupant. Une crise larvée a existé et existe encore à l'état latent dans notre marine marchande. Pour en jauger l'ampleur, pour mesurer l'effet des mesures déjà prises et de celles qui sont à prendre, encore faut-il tout d'abord situer le problème dans le contexte international dont il est en fait issu. En effet, les difficultés de la flotte commerciale française sont d'abord le reflet de la crise que connaît l'armement mondial. Elles résultent ensuite de causes qui lui sont propres, et le milieu de plus en

plus défavorable dans lequel elles évoluent donne à ces difficultés une ampleur accrue.

La crise que traverse l'armement mondial depuis 1957 et que connaissent tout autant que la France des pays comme la Grande-Bretagne, les Pays-Bas, les Etats-Unis, et qui est tout autre chose qu'une crise provisoire, est une crise structurelle de l'ensemble de la profession. Avec un taux de croissance d'environ 7 p. 100 par an mais qui correspond pratiquement à un doublement tous les dix ans, le commerce maritime mondial figure parmi les quantités globales de l'économie qui connaissent la plus forte expansion. Au sein de cette progression, la capacité de transport en service connaît une progression dont le rythme est beaucoup plus accentué que celui des marchandises à transporter. En effet, les armateurs renforcent sans relâche leur potentiel de production et il y a à cela au moins deux raisons principales : d'abord, celle qui est née de la crise même de la construction navale et de la modicité des prix de construction qui est ainsi provoquée sur le marché mondial depuis plusieurs années ; ensuite, l'évolution des caractéristiques des navires qui accroissent leur capacité de production de service à tonnage égal.

La stagnation des frets, qui est à la fois la cause et la conséquence de cette situation, affecte durement l'armement français au moment où celui-ci voit se préciser des difficultés qui lui sont propres et qui tiennent aussi bien au dégagement colonial qu'au renforcement des caractères libéraux du milieu maritime international.

Pendant de longues années, l'armement français a conçu et organisé ces activités en majeure partie pour assurer des liaisons entre la métropole et les territoires d'outre-mer. Aujourd'hui, l'indépendance de ces pays, et singulièrement celle de l'Algérie, impose une conversion de l'armement français qui doit s'orienter davantage vers le trafic avec les pays étrangers à la zone franc et même entre pays tiers et pour lesquels, il faut bien le reconnaître, l'armement français n'était pas extrêmement bien préparé.

D'autre part, le renforcement des caractères libéraux du milieu maritime international, qui se situe dans la ligne du code de libération des échanges de l'Organisation pour la coopération et le développement économique auquel nous pouvons difficilement nous soustraire, a conduit la France à supporter les conséquences de ce comportement libéral au moment précisément où, par réaction nationaliste, un ensemble de jeunes Etats en voie de développement s'efforce de promouvoir, en les protégeant, leur propre flotte de commerce et leurs propres constructions navales. Cette double tendance soumet évidemment la flotte de commerce française à une tension redoutable que reflètent les chiffres qui tout à l'heure ont été cités par M. Lachèvre.

Malgré ces difficultés on peut cependant entrevoir les signes d'un redressement de l'armement français, signe que viennent confirmer les études et les enquêtes préliminaires à l'élaboration du V^e plan actuellement en cours.

L'espoir d'un rajeunissement et d'un développement de la flotte de commerce française au cours des prochaines années ne pourra toutefois être fondé — il faut le savoir — que sur un effort conjugué de l'Etat et de la profession.

Les commandes passées par l'armement français au cours des premiers mois de 1964 de pétroliers et de minéraliers, voire de cargos de ligne, marquent une reprise assez modeste encore mais certaine de la propension à investir.

Il est plus significatif encore de souligner que plusieurs armements parmi les plus importants se livrent actuellement à des études techniques et économiques approfondies en vue de définir les types de navires de ligne régulière les mieux adaptés aux trafics auxquels ils sont destinés compte tenu des progrès techniques intervenus dans cette matière. Ces travaux de recherche systématique permettront d'assurer aux unités nouvelles qui seront ensuite commandées la plus grande productivité possible et donc de rétablir à terme l'équilibre des exploitations.

D'autre part, l'effort actuellement accompli par la profession afin d'opérer un regroupement des armements à l'effet d'alléger les coûts de production par une gestion en commun de certains services ou l'exploitation en commun de certaines lignes se poursuit favorablement.

C'est ainsi qu'au cours de cette année deux groupements d'armateurs connus sous les sigles de C. E. T. R. A. M. A. R. et d'A. G. P. A. groupant le premier quatre et le second trois armements ont été constitués afin d'assurer certains contrats de transport de masse sur de longues périodes à l'aide d'une flotte qui sera spécialement construite à cet effet.

Cette tendance au redressement de la flotte de commerce française se dégage également des travaux préliminaires du V^e plan dont les premiers éléments font apparaître à échéance une tendance très nette au rajeunissement de notre flotte et à l'alignement de son taux de progression sur celui de notre commerce maritime. Mais il serait vain de se dissimuler que, pour

devenir réalité, cette tendance nécessitera un effort accru autant de la profession que des pouvoirs publics.

En ce qui concerne l'action de l'Etat, la politique du Gouvernement est de maintenir l'aide à l'armement afin de compenser, autant que faire se peut, la différence des coûts d'exploitation de l'armement français par rapport à ses concurrents étrangers. Le budget de 1965 aménage simplement les parts respectives de cette aide qui doivent revenir à l'armement sec, d'une part, et à l'armement pétrolier, d'autre part, pour tenir compte de la meilleure situation d'équilibre de l'exploitation de ce dernier.

Le Gouvernement entend également renforcer l'aide apportée à l'armement français par la voie des moyens de financement qui seront nécessaires à son développement autant qu'à son renouvellement. La réorganisation du marché financier doit permettre, à ce sujet, de dégager davantage que par le passé des crédits à long terme pour les investissements de la flotte qui sont parmi les plus productifs — on l'a dit tout à l'heure — au regard des besoins généraux de notre économie.

Enfin, le Gouvernement a également pris la résolution de continuer à fixer les subventions aux compagnies d'économie mixte à un niveau qui leur permette d'assurer le service des trafics d'intérêt national et de soutenir par des mesures appropriées et sélectives les opérations de conversion des unités retirées des lignes d'Algérie.

Pendant, cette action de l'Etat — je le répète — resterait vaine si la profession ne poursuivait pas, de son côté, une action tendant non seulement à rechercher de nouveaux trafics, mais aussi à comprimer ses coûts de gestion afin de se placer sur le marché international dans de meilleures conditions de concurrence.

La défense de la flotte marchande française et sa renaissance peuvent être assurées par une action conjuguée de toutes les parties intéressées à sa promotion. Le Gouvernement, pour sa part, d'une façon générale, remplira résolument cette mission. Il ne doute pas que tous les responsables de la profession, patrons et salariés, prennent leur part des efforts qui s'imposent pour nous maintenir à notre rang dans ce domaine dont on a dit avec raison qu'il était essentiel à l'économie moderne.

M. Le Bellegou a posé au Gouvernement, à ce sujet, une question qui recouvre la situation actuelle de la construction navale en France et, s'il me permet d'anticiper sur une question qui en découle naturellement, sur l'avenir de cette profession. Plus particulièrement, autant M. Le Bellegou que M. David se sont inquiétés de la situation des établissements de La Seyne et de Port-de-Bouc.

Examinons d'abord le problème général qui se pose à la construction navale française par rapport à la construction étrangère.

Tous les raisonnements que l'on peut faire à cet égard sont fatalement destinés à se perdre dans les sables s'ils ne sont pas articulés sur une considération liminaire, à savoir que cette industrie se bat contre l'industrie japonaise de la construction navale. Or, cette dernière, dont les conditions de production sont à l'évidence différentes de celles des vieux pays de l'Europe, jouit au surplus d'une protection spéciale de la part des autorités japonaises.

En deux ans, de 1962 à 1964, la part japonaise dans le carnet de commandes mondial des navires est passée de 16 à 30 p. 100. Naturellement, ce sont les constructeurs européens traditionnels qui ont fait les frais de cette expansion, notamment la France. La situation a donc quelque peu changé depuis le débat de novembre 1959 auquel faisait allusion dans son exposé M. Le Bellegou.

Ainsi, sauf pour quelques constructeurs de navires très spécialisés, l'industrie japonaise fait-elle actuellement la loi sur le marché international des navires neufs. Il reste aux chantiers européens à s'aligner ou à disparaître, et ils auraient sans doute déjà disparu si les gouvernements respectifs n'avaient pas pris des mesures pour protéger cette industrie.

Cela conduit à une deuxième observation aussi fondamentale, à l'intention de ceux qui croient que le remède en France consiste à ajuster, en tant que de besoin, le niveau de l'aide à la construction navale.

Cette observation, indépendamment de toute question d'ordre budgétaire, est celle qui découle de l'article 92 du traité de Rome où il est indiqué que les aides à la construction navale sont progressivement réduites dans les mêmes conditions que celles qui sont applicables à l'élimination des droits de douane.

C'est, si j'ose dire, le deuxième contexte dans lequel la construction navale française est tenue de se mouvoir. D'ailleurs, c'est précisément à Bruxelles que la commission économique européenne en vient actuellement à étudier les données d'une aide à la construction navale communautaire, en raison précisément de la détérioration de la situation dans l'ensemble des chantiers de la Communauté.

Certes, cette détérioration a des incidences diverses. Aux Pays-Bas, par exemple, elle n'entraîne aucune perturbation

sociale apparente puisque, d'une part, le suremploi existe, et, d'autre part, la main-d'œuvre est mobile et la position géographique des centres de construction navale telle que, en l'absence de constructions neuves, il est facile de se livrer à des réparations de navires en service. C'est un peu la même chose en Allemagne et en Belgique, mais il n'en va pas de même en France et en Italie.

Compte tenu de cette conjoncture mondiale, comment se présente en France la situation actuelle ?

Tout d'abord, il semble désormais que les dirigeants des grandes sociétés soient convaincus de la nécessaire réforme des structures de la profession, condition *sine qua non* de son avenir. C'est ce que souhaite le Gouvernement depuis 1959 ainsi que le rapport Merveilleux du Vignaux dont on a longuement débattu ici même.

Après quelques tergiversations la construction navale semble s'être orientée de la façon suivante.

Quatre grandes sociétés ont entamé le processus qui doit aboutir à la concentration de leurs moyens de production navale. Un échec de ce processus serait grave car il entraînerait la condamnation de ces sociétés à brève échéance.

Naturellement, la concentration des chantiers implique une conversion de la main-d'œuvre, voire d'une partie des moyens particuliers de production. On sait depuis deux ans que la conversion des chantiers est une affaire très délicate en raison tout particulièrement du caractère très tendu des marchés de grosse mécanique et de chaudronnerie, en raison, également, des inévitables problèmes humains que pose une semblable entreprise.

Effectivement, un peu plus du tiers seulement de la main-d'œuvre retirée de la construction navale depuis le début du IV^e plan a pu être affecté à des tâches de conversion au sein même de l'entreprise.

Que reste-t-il en outre pour faire face aux problèmes particuliers ? A moyen terme, les mesures prises sur le plan de l'aménagement du territoire en faveur de l'implantation d'industries dans les zones où le plein emploi a peu de chance d'être assuré ; dans l'immédiat, l'action des pouvoirs publics sur telle commande en gestation et les moyens de sauvegarde dont la nation s'est dotée pour atténuer les problèmes sociaux, notamment le fonds national de l'emploi. Tels sont en fait les moyens qui existent.

J'en arrive maintenant aux questions proprement dites posées par MM. Le Bellegou et David.

A M. Le Bellegou, j'indiquerai qu'il est certes intervenu à la Seyne des licenciements — d'après mes informations leur nombre serait de 327 et non de 380 — cela principalement parce que la commande de trois cargos destinés à un armateur étranger a été résiliée au début de l'été. Or, cette commande, qui reproduisait des navires déjà construits, aurait permis de mettre immédiatement la main-d'œuvre disponible à l'ouvrage. En revanche, toutes les autres commandes impliquaient des délais d'étude ; aussi des licenciements étaient-ils inévitables. Ils furent limités au strict minimum.

A l'heure actuelle, tout risque prochain de nouveau débâchage est écarté. Je préciserai même que ce risque est écarté au moins pour les douze mois à venir, grâce aux commandes de pétroliers passées par la Shell d'une part, d'autre part à deux commandes à la passation desquelles le Gouvernement a largement contribué comme c'était son devoir : le deuxième car-ferry pour la ligne de Corse et un gros cargo de 15.000 tonnes destiné à la République populaire de Chine, ces réalisations venant s'ajouter à celle du paquebot de 20.000 tonnes qui sera bientôt livré à la Norvège.

Répondant à M. David, qui s'est inquiété de la situation de Port-de-Bouc, je précise tout d'abord que ce chantier a définitivement reçu la commande du deuxième car-ferry qui sera exécuté conjointement avec la Seyne, comme l'a été le paquebot *Fred Scamaroni*. D'autre part, ce même chantier est en pourparlers pour la passation de deux autres commandes. Bien entendu, l'évolution des pourparlers est suivie avec beaucoup d'attention par les pouvoirs publics. D'un autre côté, la conversion des activités a été poussée plus activement qu'ailleurs.

Enfin, pour répondre à l'observation présentée à cet égard, j'indique que la réforme des études maritimes a pour objet bien évidemment d'assurer la liaison avec l'industrie et d'opérer des regroupements, pour obtenir une amélioration sur le plan

des méthodes. Je précise que les mesures prises — on ne peut naturellement parler d'expatriement lorsqu'il s'agit d'aller de Paimpol à Nantes ; ce n'est qu'un déplacement — ne le sont qu'à titre d'essai. Aussi la municipalité de Paimpol, entre autres, peut-elle espérer que, dans le cadre de cette étude générale, il sera tenu compte de cette immense longueur de côtes que l'on laisse, en effet, dépourvue d'un enseignement maritime. Il semble néanmoins que la tendance soit plus, je le répète, au regroupement.

En conclusion, je confirme l'intérêt que porte le Gouvernement à cette industrie des constructions navales qu'il juge essentielle à l'indépendance de la nation. Naturellement, pour survivre dans la compétition mondiale, cette industrie doit s'adapter à ce qu'on appelle la crise de la construction navale, qui n'est, en fait, qu'une crise de structure.

Je suis persuadé que la construction navale a la possibilité de réaliser des adaptations et d'accroître sa compétitivité.

Pendant la période transitoire qui précédera ces adaptations, les pouvoirs publics mettront en œuvre, comme ils l'ont fait depuis plus d'un an, les moyens dont ils disposent dans le cadre des engagements internationaux, pour résoudre au mieux les difficultés de tous ordres qui pourraient surgir ici ou là.

Mais cette action, dont les effets ont déjà évité à telle ou telle région de connaître de graves difficultés, implique également, comme je l'ai déjà dit voilà un instant, l'adhésion entière de tous ceux qui participent à cette profession.

Pour sa part, le Gouvernement poursuivra sans défaillance un effort méthodique de rajeunissement et d'expansion de notre flotte, tant pour répondre aux besoins croissants de transports de l'économie française que pour tenir un rang honorable dans le domaine des transports maritimes internationaux. (*Applaudissements sur un certain nombre de bancs à droite.*)

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

Je constate que le débat est clos.

— 7 —

DEPOT D'UN PROJET DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant réforme du code des pensions civiles et militaires de retraite (partie législative).

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 3 et distribué.

A la demande de plusieurs présidents des commissions intéressées et en application de l'article 16, alinéa 2, du règlement, je propose au Sénat de renvoyer ce projet à une commission spéciale dont la nomination interviendra ultérieurement.

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

Il en est ainsi décidé.

— 8 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au jeudi 15 octobre, à seize heures :

Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à faciliter, aux fins de reconstruction ou d'aménagement, l'expropriation des terrains sur lesquels sont édifiés des locaux d'habitation insalubres et irrécupérables, communément appelés « bidonvilles ». [N°s 307 (1963-1964) et 1 (1964-1965). — M. Modeste Zussy, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.]

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

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-huit heures trente minutes.*)

Le Directeur du service de la sténographie du Sénat,
HENRY FLEURY.

Présidence d'un groupe.

M. François Schleiter a été nommé président du groupe des républicains indépendants.

Modifications aux listes des membres des groupes.

GRUPE DU CENTRE REPUBLICAIN D'ACTION RURALE ET SOCIALE
(19 membres au lieu de 20.)

Supprimer le nom de M. Louis Courroy.

GRUPE DES REPUBLICAINS INDEPENDANTS
(65 membres au lieu de 64.)

Ajouter le nom de M. Louis Courroy.

QUESTION ORALE

REMISE A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 13 OCTOBRE 1964
(Application des articles 76 à 78 du règlement.)

607. — 13 octobre 1964. — M. Lucien Bernier, se référant à la réponse qui lui a été faite le 21 avril 1964 à sa question orale n° 555 du 9 avril 1964, demande à M. le ministre d'Etat chargé des départements et territoires d'outre-mer de bien vouloir lui faire connaître : 1° les raisons pour lesquelles n'ont pas été pris les textes dont il a parlé, bien qu'ils aient fait l'objet de décisions favorables du Gouvernement ; 2° les résultats de l'étude entreprise concernant la définition de l'enfant à charge ouvrant droit au bénéfice des allocations familiales dans les départements d'outre-mer.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 13 OCTOBRE 1964

Application des articles 74 et 75 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 74. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Sénat, qui le communique au Gouvernement.

« Les questions écrites doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés ; elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur et à un seul ministre.

« Art. 75. — Les questions écrites sont publiées durant les sessions et hors sessions au Journal officiel ; dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.

« Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse ; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois.

« Toute question écrite à laquelle il n'a pas été répondu dans les délais prévus ci-dessus est convertie en question orale si son auteur le demande. Elle prend rang au rôle des questions orales à la date de cette demande de conversion. »

4653. — 13 octobre 1964. — M. Fernand Verdeille demande à M. le ministre des travaux publics et des transports : 1° combien de kilomètres de chemins départementaux ont été classés dans la voirie nationale ; 2° combien de kilomètres de chemins communaux (anciens chemins vicinaux ou ruraux) ont été classés dans la voirie départementale : a) pendant la période de 1946 à 1954 ; b) de 1954 à 1959 ; c) de 1959 à 1964.

4654. — 13 octobre 1964. — M. Fernand Verdeille demande à M. le ministre de l'intérieur : 1° quels sont les critères retenus pour la répartition des crédits du fonds routier entre les différents départements ; 2° quel est par rapport à l'ensemble le pourcentage accordé à chaque département pour la tranche départementale, la tranche urbaine et la tranche communale.

4655. — 13 octobre 1964. — M. Fernand Verdeille demande à M. le ministre de l'intérieur le montant des crédits de paiement accordés au département du Tarn pour les différentes tranches du fonds routier (tranche nationale, départementale, urbaine, communale) pour les années 1961, 1962, 1963, 1964.

4656. — 13 octobre 1964. — M. Fernand Verdeille demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques de lui faire connaître, année par année, pour les exercices 1963 et 1964 : 1° quel a été le revenu total des taxes sur les carburants (taxes et surtaxes diverses) y compris la part du fonds routier ; 2° les sommes effectivement versées chaque année par crédits de paiement : a) à l'ensemble du fonds routier ; b) à chacune des tranches du F. S. I. R. (tranches nationale, départementale, communale, urbaine). Cette question ayant pour objet de compléter les informations demandées par la question n° 405 du 27 octobre 1959 (réponse du 17 décembre 1959). L'auteur de la question désire qu'elle soit faite sous la même forme et assortie du même tableau de répartition.

4657. — 13 octobre 1964. — M. Fernand Verdeille demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques quels ont été les crédits budgétaires (en dehors des crédits du fonds routier) pour les différents travaux concernant : 1° la voirie nationale ; 2° la voirie départementale ; 3° la voirie communale, et cela pour chacune des années 1955, 1956, 1957, 1958, 1959, 1960, 1961, 1962, 1963, 1964.

4658. — 13 octobre 1964. — M. Bernard Lafay expose à M. le ministre de l'agriculture que depuis quelques jours, il est mis en vente, dans l'agglomération parisienne et quelques villes de province, du lait cru de grand mélange débité à la mesure, dans les établissements inscrits au groupe « 100.000 points de vente » ; que cette pratique intervient en infraction des lois et règlements en vigueur en matière d'hygiène et de protection de la santé publique ; qu'on ignore, en effet, l'origine et la provenance de ces laits qui arrivent chez les débitants en bidons de 50 à 100 litres contenant la production de troupeaux de plusieurs étables, et lui demande : 1° les mesures qu'il compte prendre pour redonner au public les garanties jusqu'alors établies ; 2° de lui indiquer, dans l'hypothèse où des prélèvements aux fins d'analyse auraient été faits sur ces laits, les résultats, notamment ceux concernant la recherche numérique des microbes banaux et spécifiques d'une pollution, spécialement « Escherichia coli ».

4659. — 13 octobre 1964. — M. Raymond Bossus souligne à M. le ministre de l'intérieur le légitime mécontentement des anciens combattants et victimes de guerre, exprimé par leurs différents associations, qui ont constaté, le 3 octobre dernier, qu'une mobilisation policière des plus importantes a été effectuée et mise en place sur le parcours, et bien au-delà du lieu de manifestation des dizaines et dizaines de milliers d'anciens combattants réclamant leurs droits. Ceci rappelé, il serait heureux d'obtenir une réponse aux questions suivantes : 1° que craignait le Gouvernement d'une manifestation pacifique rassemblant des grands invalides, des grands mutilés, des aveugles, des veuves de guerre, des victimes des conflits de 1914-1918, de 1939-1945 et d'Algérie ; 2° quels ont été les effectifs de police mis en place (spécialités et quantités) C. R. S., police municipale, brigades spéciales ; 3° quel a été le coût d'un tel déploiement de forces de police dont la présence, sans aucun doute, peut être rendue responsable du fait qu'un ancien combattant de 1914-1918, fragile du cœur, décéda à la suite d'une crise cardiaque provoquée par la vue de toutes ces forces policières.

4660. — 13 octobre 1964. — M. Francis Le Basser expose à M. le ministre de l'éducation nationale que l'imprimé réglementaire modèle 5035 obligatoirement rempli par les familles qui sollicitent une bourse nationale pour un établissement du second degré (lycées, C. E. S., C. E. G., C. E. T.) comporte à la page 2 une case donnant tous les renseignements d'état civil. Néanmoins, il est également prévu de fournir une feuille familiale d'état civil. Comme dans la plupart des communes de France, ce sont les mairies qui établissent aussi bien la demande de bourse réglementaire que la fiche d'état civil, les maires se demandent pourquoi on leur demande une fiche familiale alors que tous les renseignements de la fiche sont portés dans la case de l'imprimé de bourse et que cet imprimé est visé par eux. Il lui demande si, dans un souci de simplification, il ne serait pas plus simple dans ce cas soit de supprimer la fiche familiale d'état civil, soit de l'annexer simplement lors de la première demande et non plus lors du renouvellement, quitte à modifier peut-être le libellé de l'imprimé s'il manque certains renseignements ou certaines assurances (le cas du remariage des parents, de la précision intéressant les pupilles de la nation) qui ne semblent pas être prévus par exemple.

4661. — 13 octobre 1964. — M. Ludovic Tron demande à M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre si la pension d'une veuve de guerre au taux normal et l'allocation annuelle concédée par arrêté du 25 août 1959, en application de l'article 108 du C. P. M. I. représentant 16,5 p. 100 du S. M. I. G., peuvent être perçues par reversion par son fils mineur jusqu'à sa majorité, lors du décès de sa mère.

4662. — 13 octobre 1964. — M. Ludovic Tron expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'à la suite d'une question qu'il lui avait précédemment posée au sujet de l'enregistrement à l'I. R. P. P. des pensions alimentaires, il a bien voulu lui répondre en date du 1^{er} avril 1961 (J. O. de ce jour, question

n° 650) que ces revenus devaient être imposés mais que les demandes en remise ou modération seraient examinées avec la plus grande bienveillance en cas de ressources insuffisantes. Il lui fait observer que la vraie question n'est pas celle de l'incapacité de paiement mais celle de l'innovation sur le régime antérieur. En effet, avant la loi du 28 décembre 1959, ces pensions échappaient à la taxe proportionnelle et ne supportaient que la surtaxe. Désormais, elles ne donnent pas lieu au crédit d'impôt et, par conséquent, sont plus lourdement atteintes, alors que tel n'a pas été le désir du législateur. Il lui demande s'il ne conviendrait pas d'introduire un amendement pour ajuster la législation.

4663. — 13 octobre 1964. — **M. Ludovic Tron** a l'honneur d'exposer à **M. le ministre de l'agriculture** les faits suivants : un ex-artisan, âgé de quatre-vingt un ans, ayant cessé son activité artisanale le 1^{er} juillet 1962, a obtenu, ainsi que son épouse âgée de soixante-dix-sept ans, le bénéfice de l'allocation vieillesse. Il exploite depuis lors les quelques lopins de terre auparavant exploités par son épouse, et dont le revenu cadastral (suite à la révision de 1963) est de 61,29 F. En raison de la nécessité devant laquelle se trouve tout ménage de se garantir contre le risque « maladie » (la caisse inter-professionnelle artisanale n'ayant pas à ce jour institué de régime maladie) il avait adhéré à la caisse de mutualité sociale agricole pour la couverture du risque ci-dessus. Or, du fait qu'il ne perçoit pas l'allocation vieillesse d'une caisse agricole et fonds national de solidarité, il n'est pas en droit de bénéficier des bonifications de l'Etat, et c'est ainsi que la caisse agricole lui réclame une cotisation égale à celle réclamée à un chef d'exploitation dont le revenu cadastral est supérieur à 400 F, soit 404 F pour l'année 1964, somme élevée pour un ménage de vieux, qui n'ont d'autre ressource que leur allocation vieillesse. Il lui demande si, dans ce cas, il pourrait être exonéré de cotisation, ou bien si la cotisation pourrait être ramenée au montant qui est réclamé à un chef d'exploitation dont le revenu cadastral est inférieur à 120 F (ce qui est le cas), la différence étant prise en charge par le fonds d'action sociale.

4664. — 13 octobre 1964. — Par une question du 3 août 1962 inscrite sous le n° 2865, **M. Maurice Coutrot** attirait l'attention de **M. le ministre de la construction** sur l'interprétation qu'il y avait lieu de donner aux deux derniers alinéas de l'article 2 du décret n° 59-701 du 6 juin 1959, portant règlement d'administration publique relatif à la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Il signalait notamment les difficultés rencontrées par suite de l'injonction du greffe du tribunal chargé des expropriations. Dans la réponse que **M. le ministre de la construction** avait bien voulu lui faire, il était notamment précisé qu'il n'était pas nécessaire de publier intégralement les arrêtés préfectoraux portant déclaration d'utilité publique et celui d'ouverture de l'enquête parcellaire. Dans le dernier paragraphe de cette réponse, il était spécifié « afin de lever toute équivoque, un projet de texte modifiant le décret du 6 juin 1959 sera prochainement soumis au Gouvernement en vue d'autoriser expressément la publication, sous forme d'extraits, des arrêtés ouvrant les enquêtes ». Depuis cette réponse, parue au *Journal officiel* du 3 octobre 1962, il n'a pas eu connaissance qu'un texte ait été publié. Il lui demande donc si des dispositions ont été prises pour apporter une solution au problème évoqué le 3 août 1962.

4665. — 13 octobre 1964. — **M. Adolphe Dutoit** expose à **M. le ministre de la construction** que, par suite de certaines difficultés, parmi lesquelles des difficultés financières dues au blocage des crédits de construction, une entreprise de travaux publics d'Armentières (Nord) peut être amenée à fermer ses portes. Cette fermeture entraînerait la mise au chômage de plus de 650 travailleurs aggravant ainsi la situation de l'emploi dans une région particulièrement touchée par la transformation qui s'opère dans l'industrie du textile. Le maintien de cette entreprise en activité est de l'intérêt général de toute cette région. Il apparaît indispensable d'éviter la mise en chômage de ses 650 travailleurs. En conséquence, il aimerait savoir quelles sont les mesures immédiates qu'il entend prendre pour que cette entreprise puisse rester ouverte.

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

(Application du règlement du Sénat.)

PREMIER MINISTRE

N°s 1917 Guy de La Vasselais ; 1918 Guy de La Vasselais ; 2826 Etienne Le Sasser-Boisauané.

AFFAIRES ETRANGERES

N°s 3972 René Dubois ; 4503 Roger Carcassonne.

AGRICULTURE

N°s 3785 Maurice Lalloy ; 3856 Charles Naveau ; 4159 René Tinant ; 4200 Martial Brousse ; 4217 Louis André ; 4474 Marcel Lemaire ; 4514 Yvon Coudé du Foresto ; 4547 Marcel Boulangé ; 4550 Octave Bajoux.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

N°s 2550 Jacques Duclos ; 3812 Raymond Bossus ; 4054 Raymond Bossus ; 4297 Raymond Bossus ; 4406 Jean-Louis Fournier ; 4573 Jacques Delalande.

ARMEES

N° 2840 Bernard Lafay.

EDUCATION NATIONALE

N°s 2810 Georges Dardel ; 2923 Georges Cogniot ; 2995 Gabriel Montpied ; 3472 Louis Talamoni ; 3529 Georges Cogniot ; 3620 Georges Cogniot ; 3634 Georges Marie-Anne ; 3740 Emile Hugues ; 3973 Louis Namy ; 4401 André Maroselli ; 4415 Abel Durand ; 4479 Charles Laurent-Thouverey ; 4486 Guy de La Vasselais ; 4523 Jacques Henriet ; 4557 Camille Vallin ; 4569 Adolphe Dutoit.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

N°s 1318 Paul Ribeyre ; 2168 Guy de La Vasselais ; 2297 Pierre Métayer ; 2642 André Armengaud ; 2888 Georges Cogniot ; 2918 André Armengaud ; 3508 Francis Le Basser ; 3613 Octave Bajoux ; 3614 André Méric ; 3668 Etienne Dailly ; 3725 Victor Golvan ; 3808 Edouard Soldani ; 3948 Michel de Pontbriand ; 4021 Maurice Vérillon ; 4128 Raymond de Wazières ; 4145 Roger du Halgouet ; 4167 Jean Geoffroy ; 4201 Henri Tournan ; 4218 Emile Hugues ; 4333 Marie-Hélène Cardot ; 4339 Louis Courroy ; 4340 Louis Courroy ; 4382 Alain Poher ; 4383 Alain Poher ; 4385 Henri Desseigne ; 4386 Modeste Legouez ; 4389 Louis Courroy ; 4397 Etienne Dailly ; 4405 Alfred Dehès ; 4408 Ludovic Tron ; 4434 Ludovic Tron ; 4461 Raymond de Wazières ; 4466 Guy Petit ; 4518 Guy Petit ; 4522 Jacques Henriet ; 4548 Charles Fruh ; 4551 Octave Bajoux ; 4552 Jacques Delalande ; 4562 Marcel Boulangé ; 4575 Modeste Zussy.

INDUSTRIE

N° 3042 Maurice Coutrot.

INTERIEUR

N° 4576 Louis Courroy.

JUSTICE

N° 4570 Jacques Delalande.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

N° 4519 Jacques Henriet.

REPONSES DES MINISTRES
AUX QUESTIONS ECRITES

EDUCATION NATIONALE

4608. — **M. Emile Durieux** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur le problème de la reconversion de l'école technique de Douai. Il lui rappelle que dans l'intérêt supérieur de la région Nord, il importe — en raison des besoins réels en ingénieurs d'exécution aussi bien pour les mines que pour les industries lourdes de cette région — de satisfaire les aspirations de sa population et de son industrie et de faire en sorte que ses principales industries puissent recruter parmi la masse de sa jeunesse les ingénieurs d'exécution qui sont nécessaires. Conscient des difficultés de recrutement auxquelles a à faire face, depuis quelques années, l'école nationale technique des mines de Douai, en raison du fait que cette école ne délivre pas en fin de scolarité le diplôme d'ingénieur — tenant compte, d'une part, du fait que l'école nationale technique de Douai dispose de vastes bâtiments modernes et de moyens d'enseignement importants et bien adaptés à sa mission, et, d'autre part, des garanties indéniables qu'offre cette école qui dispense depuis 1878 un enseignement qui lui a valu une réputation méritée — approuvant la nouvelle orientation donnée à cette école ainsi que les buts qui lui sont assignés — il lui demande s'il peut promouvoir les mesures nécessaires pour que : 1° les nouvelles modalités du concours d'admission soient promulguées dans les délais les plus courts afin qu'ils puissent prendre effet à partir du concours de 1965 ; 2° la garantie de l'attribution du diplôme d'ingénieur à l'issue des quatre années de scolarité soit donnée avant la publication du prochain concours d'admission en tout état de cause avant le 1^{er} mars 1965. (*Question du 5 septembre 1964.*)

Réponse. — La réponse à la première question posée par l'honorable parlementaire ne peut être donnée par le ministre de l'éducation nationale, l'école technique des mines de Douai relevant du ministère de l'industrie à qui il appartient de fixer les modalités du concours d'admission à cet établissement et de les promulguer. L'habilitation à délivrer un diplôme d'ingénieur doit être examinée par la commission des titres d'ingénieur qui se réunit en principe deux fois par an au ministère de l'éducation nationale. Cette commission n'a pas été saisie jusqu'ici de la requête dont il s'agit.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

2901. — M. Georges Cogniot demande à M. le ministre des finances et des affaires économiques quel a été le nombre de boursiers de la promotion supérieure du travail en 1960, en 1961 et en 1962 et quel a été pour chacune de ces années le taux de la bourse. (Question du 12 septembre 1962.)

Réponse. — Le nombre de boursiers de la promotion supérieure du travail pour les années 1960 à 1964 a été le suivant :

	1960-1961	1961-1962	1962-1963	1963-1964
Instituts d'universités.....	16	33	50	98
C. N. A. M.....	15	11	13	30
C. U. C. E. S.....	»	»	32	27
Boulogne-Billancourt.....	»	»	»	45
L. T. Ville-d'Avray.....	»	»	»	(1) 45
Totaux.....	31	44	95	253

(1) 45 bourses, au titre de la P. S. T., ont été accordées à des auditeurs du centre interentreprises de Boulogne-Billancourt à partir du 1^{er} avril 1964.

Le taux maximum de l'indemnité compensatrice de salaire attribuée aux stagiaires de la promotion supérieure du travail s'élève à 9.000 F par an en application du décret n° 59-1389 du 10 décembre 1959 relatif à l'attribution d'une indemnité compensatrice de perte de salaire aux travailleurs bénéficiant de la promotion supérieure du travail.

4146. — M. Paul Baratgin expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'aux termes de l'article 4, paragraphe 2, de la loi de finances du 19 décembre 1963, les profits réalisés par les sociétés de personnes (et notamment les sociétés civiles immobilières ayant pour objet l'exploitation d'un domaine agricole de famille) qui cèdent des immeubles ou fractions d'immeubles qu'elles ont acquis ou fait construire depuis moins de cinq ans, sont, en principe, soumises à l'impôt sur le revenu des personnes physiques et à la taxe complémentaire dans la catégorie des bénéfices industriels et commerciaux au nom de chacun des associés et pour la quote-part revenant à chacun d'eux. Par contre, en cas de lotissement (paragraphe 3 du même article 4 de la loi susvisée) et à défaut de référence dans ce cas à l'article 8 du code général des impôts, les plus-values réalisées par ces mêmes sociétés paraissent, en vertu des principes généraux régissant la matière, devoir être soumises à l'impôt sur les sociétés et, en cas de distribution, à la retenue à la source sur le revenu des valeurs mobilières, puis à l'impôt sur le revenu des personnes physiques. De la sorte l'application du paragraphe 3 précité aboutirait à une quasi confiscation ou même, dans certains cas, à une véritable spoliation. Il lui demande donc si l'application de ce paragraphe 3 doit effectivement conduire à ces solutions extrêmes, contrairement à la plus élémentaire justice et d'autant plus choquantes que l'article 3 de la même loi de finances du 19 décembre 1963 a exonéré, pour le moment, les plus-values ne dépassant pas un million de francs actuels. Il lui demande en outre, au cas impossible de réponse affirmative à la question incluse dans l'alinéa précédent, de lui faire connaître les motifs qui auraient conduit à cette dualité surprenante de régime. Il lui demande enfin les mesures qu'il compte prendre pour faire cesser les différences regrettables de traitements appliqués aux opérations immobilières dont s'agit. (Question du 29 février 1964.)

Réponse. — La dualité de régimes fiscaux signalée par l'honorable parlementaire n'est nullement choquante si l'on observe que le régime prévu à l'article 4-II de la loi n° 63-1241 du 19 décembre 1963 concerne les membres des sociétés civiles immobilières qui procèdent à des opérations spéculatives purement occasionnelles alors que le régime de droit commun, plus onéreux, est applicable en vertu des dispositions combinées des articles 35 et 206-2 du code général des impôts aux sociétés civiles dont l'objet est de réaliser des opérations susceptibles de leur conférer soit la qualité de marchand de biens, soit celle de lotisseur, c'est-à-dire de sociétés dont l'activité habituelle présente, par nature, en droit fiscal, un caractère indiscutablement commercial ou industriel. Il est d'ailleurs précisé que ce dernier régime était en vigueur dès avant la loi précitée du 19 décembre 1963, l'article 4 de cette loi ayant seulement aménagé son champ d'application par la suppression de certaines exonérations, et atténué sa rigueur en instituant un mode de calcul plus avantageux des profits nets imposables. Il convient de noter, au surplus, que les sociétés civiles de personnes qui réalisent des profits de lotissement ne deviennent pas toutes, de ce seul fait, passibles de l'impôt sur les sociétés. Il a été admis, en effet, dans les situations visées ci-après que les associés restent soumis à l'impôt sur le revenu des personnes physiques et à la taxe complémentaire, pour leur part dans les bénéfices sociaux, suivant les règles particulières prévues à l'article 4-III de la loi précitée du 19 décembre 1963. Il s'agit, d'une part, des opérations

de lotissement réalisées suivant la procédure normale par des sociétés civiles formées entre membres d'une indivision et portant sur des terrains acquis par les associés par voie de succession ou par voie de donation-partage remontant à plus de trois ans, d'autre part, des opérations de lotissement de terrains acquis avant le 1^{er} janvier 1940 et demeurés en exploitation agricole. Les mêmes règles s'appliquent également aux sociétés civiles n'ayant pas la qualité de marchands de biens et réalisant des opérations de lotissement dans le cadre de la procédure simplifiée. Toutefois, les lotissements faits suivant la procédure simplifiée par des sociétés civiles formées uniquement entre les membres d'indivisions provenant de succession ou de donation-partage remontant à plus de trois ans à raison des terrains compris dans ces indivisions échappent à l'application de l'article 4 de la loi précitée du 19 décembre 1963 et les membres de ces sociétés sont seulement passibles de l'impôt sur le revenu des personnes physiques, pour leur part dans les bénéfices sociaux, dans les conditions visées à l'article 3 de la même loi.

4473. — M. Henri Desseigne expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'il résulte des dispositions de l'article 221-3 du code général des impôts et de l'ordonnance n° 59-123 du 7 janvier 1959 qu'une société française peut transférer son siège social à l'étranger sans que ce transfert soit considéré fiscalement comme une cessation d'entreprise; la condition en est que le pays dans lequel cette société envisage de transférer son siège ait conclu avec la France une convention permettant ces opérations et conservant à la société sa personnalité juridique. Il lui demande : 1° de bien vouloir lui confirmer qu'aucune convention de cet ordre n'a été conclue avec la Suisse; 2° de lui indiquer si la signature d'une telle convention avec la Suisse est envisagée; 3° en cas de réponse négative au 2° ci-dessus, de lui en donner les raisons et de lui préciser quelles considérations ont fait obstacle à la conclusion de cette convention; 4° de lui indiquer quels pays ont conclu avec la France la convention prévue par l'ordonnance susvisée. (Question du 18 juin 1964.)

Réponse. — L'application de l'ordonnance n° 59-123 du 7 janvier 1959, en raison de sa portée générale, ne relève pas, au premier chef, de la compétence du ministère des finances et des affaires économiques. Une réponse aux questions posées par l'honorable parlementaire est préparée en accord avec le département des affaires étrangères.

4534. — M. Emile Claparède expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que la ville de Béziers, après avoir créé une zone industrielle selon l'économie de l'ordonnance du 23 octobre 1958, a procédé à la revente d'un lot au profit d'une entreprise qui a normalement bénéficié de l'exemption des droits prévus en la matière. Par la suite, la ville de Béziers a été dans l'obligation de procéder à divers aménagements dans cette zone qui ont eu pour corollaire la réduction des superficies vendues à cette entreprise, de telle sorte que le lot qui lui aurait été primitivement attribué est devenu insuffisant pour assurer le libre développement de ses activités. Pour pallier cette situation, la ville a repris le lot en question, est en attribué un autre à cet établissement. L'acte constatant cette opération a été considéré par les services de l'enregistrement comme un échange pur et simple et soumis aux droits de mutation sur la valeur de la partie rétrocédée à la ville qui, de ce fait, subissait une deuxième mutation. Sans contester les principes qui sont à la base de cette perception, mais compte tenu que cette opération procède d'un cas de force majeure ayant eu pour résultat de replacer les lots dans leur situation d'origine après exécution des nouveaux aménagements imposés par des considérations techniques, il lui demande si cette application de la loi est bien conforme aux vœux du législateur et s'il ne serait pas équitable d'étendre au cas actuel les allègements prévus en la matière, puisqu'il s'agit en fait d'une opération de régularisation sans aucun but lucratif, mais de simple convenance. (Question du 9 juillet 1964.)

Réponse. — En droit strict, la convention visée par l'honorable parlementaire paraît devoir s'analyser en un échange immobilier susceptible d'être assujéti au droit proportionnel édicté par l'article 692 du code général des impôts. Toutefois, il ne pourrait être pris parti de façon définitive que si, par l'indication du nom et de l'adresse de l'entreprise intéressée ainsi que de la situation des biens en cause, l'administration était mise en mesure de faire procéder à une enquête sur l'ensemble des éléments de l'affaire.

4602. — M. Francis Le Basser expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que l'application de l'article 51 de la loi de finances n° 63-156 du 23 février 1963 réglant les nouvelles conditions de cumul d'un traitement et d'une retraite suscite quelques difficultés. Il lui demande en particulier si un instituteur secrétaire de mairie qui, au moment de sa mise à la retraite à cinquante-cinq ans en octobre 1964, n'a repris aucune « nouvelle activité publique » (ces mots figurent dans le texte de la loi) mais qui a simplement « conservé » l'activité de secrétaire de mairie exercée antérieurement à sa mise à la retraite d'instituteur, est soumis aux nouvelles dispositions de cumul de la loi. (Question du 3 septembre 1964.)

Réponse. — Un instituteur secrétaire de mairie, retraité sur sa demande avant d'avoir atteint la limite d'âge et qui a conservé son activité de secrétaire de mairie se trouve soumis à la réglemen-

tation des cumuls conformément à l'article 51 de la loi de finances n° 63-156 du 23 février 1963. Dans le cas évoqué par l'honorable parlementaire, l'activité de secrétaire de mairie constitue bien une « activité nouvelle ». En effet, par activité nouvelle il faut entendre « nouvelle » par rapport à celle qui a conduit à pension.

4607. — **M. Etienne Dailly** signale à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que des veuves de fonctionnaires civils et militaires perçoivent, en sus de leurs pensions de réversion, dans le cadre du régime général de la sécurité sociale, des pensions ou des rentes du chef desquelles elles bénéficient des prestations en nature de l'assurance maladie. Les pensions de réversion dont elles sont titulaires n'en sont pas moins soumises à retenue au titre des régimes spéciaux de sécurité sociale des fonctionnaires et des militaires, qui offrent aux veuves des retraités de la fonction publique et de l'armée des avantages en tout point analogues à ceux auxquels peuvent prétendre les titulaires de pensions et de rentes du régime général de la sécurité sociale. Or, les veuves dont la situation vient d'être évoquée ne peuvent obtenir le remboursement des cotisations qui sont précomptées sur le montant des arrérages de leurs pensions de réversion au motif que leurs pensions ou leurs rentes d'assurance vieillesse ne sont assujetties à aucune retenue. Cette circonstance ne saurait justifier le paradoxe résultant de la situation actuelle qui s'analyse dans le fait que les intéressées sont couvertes au titre de deux régimes distincts pour le même risque maladie. Il lui demande, en conséquence, quelles mesures il compte prendre pour qu'il soit mis fin, le plus rapidement possible, à une telle anomalie et pour que ces veuves ne soient plus astreintes à cotiser aux régimes spéciaux d'assurances sociales des fonctionnaires et des militaires et obtiennent le remboursement des cotisations jusqu'alors précomptées, alors même quelles sont en mesure de bénéficier des prestations en nature de l'assurance maladie du chef des avantages de vieillesse qui leur sont servis en application du régime général de la sécurité sociale. (*Question du 5 septembre 1964.*)

Réponse. — La solution à la question posée par l'honorable parlementaire est incluse dans les dispositions du décret n° 52-1055 du 12 septembre 1952. En effet, l'article 1^{er}, alinéa a, de ce texte prévoit que, dans le cas où l'assuré est titulaire d'une pension acquise à titre personnel et d'une pension de réversion, les prestations sont dues par le régime de sécurité sociale dont relève l'intéressé du fait de la pension rémunérant ses services personnels. Par ailleurs, l'article 2 du décret susvisé dispose que les cotisations incombant aux assujettis sont déterminées compte tenu du taux et du plafond propres au régime débiteur des prestations, les sommes précomptées au-delà de ce plafond étant remboursées au cours de l'année civile suivant celle pendant laquelle ont été acquittées les cotisations en cause. Les mesures ainsi prescrites écartent toute possibilité de double affiliation.

4619. — **M. Gaston Pams** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'administration des eaux et forêts était tenue de liquider les rappels de traitement consécutifs aux décrets successifs concernant l'harmonisation des carrières C et D. Ces rappels importants qui s'échelonnent pendant la période du 1^{er} octobre 1956 au 20 juin 1963 ont été immédiatement réglés aux fonctionnaires exerçant en métropole. Pour les fonctionnaires rapatriés d'Algérie, les dossiers prêts pour le mandatement, c'est-à-dire avec le décompte établi, ont été transmis au secrétariat des affaires algériennes dès

le 26 janvier 1964 et sont restés sans suite jusqu'à ce jour. Le mandatement de ces créances faciliterait la réinstallation des fonctionnaires intéressés. Il lui demande si ces créances seront honorées prochainement et, dans le cas contraire, les raisons qui motivent cet important retard. (*Question du 10 septembre 1964.*)

Réponse. — Le règlement des droits acquis en Algérie par des agents français incombe aux autorités algériennes en application des accords d'Evian. C'est la carence du Gouvernement algérien à cet égard qui a amené le Gouvernement français à se substituer à l'Algérie pour le règlement des sommes dues, à charge de remboursement par celle-ci. La procédure qui a été instaurée dans ce but nécessite l'intervention du secrétariat d'Etat chargé des affaires algériennes pour la centralisation des opérations effectuées à titre remboursable ainsi que pour permettre de donner aux difficultés de principe que soulèvent souvent les dossiers de liquidation, des solutions de portée générale dans le cadre de la réglementation en vigueur en Algérie avant le 1^{er} juillet 1962. Le nombre des dossiers transmis par les diverses administrations au secrétariat d'Etat est très important, ce qui explique le retard dans le cas particulier signalé par l'honorable parlementaire. Néanmoins les paiements relatifs à plusieurs milliers de dossiers ont déjà été effectués, dont une centaine en ce qui concerne plus spécialement des rappels de traitement aux agents des eaux et forêts. Il est à penser que les dossiers auxquels il est fait référence pourront être également réglés dans un proche avenir.

TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

4588. — **M. Georges Rougeron** expose à **M. le ministre des travaux publics et des transports** que s'accroît chaque année l'abus des « plages privées » en bordure de la mer ; des établissements ou des individus s'attribuent des portions du rivage du domaine public, les enclosent ou y placent des pancartes « réservées », puis exigent des touristes de payer un droit de location pour s'installer sur ces emplacements, chassant, souvent de manière grossière, ceux qui se refusent à subir cette exploitation. Il demande que soient données toutes instructions aux autorités responsables de l'application de la loi afin de mettre un terme à des pratiques moralement scandaleuses et causant un tort certain au tourisme en France. (*Question du 20 août 1964.*)

Réponse. — Le ministre des travaux publics et des transports s'emploie activement à préciser et faire appliquer les mesures susceptibles de préserver l'intégrité du domaine public maritime dont il est certain que nul ne peut s'approprier la moindre parcelle. Les abus cités par l'honorable parlementaire, inévitable contrepartie du développement des activités balnéaires, sont parfois parfaitement caractérisés et peuvent être alors réprimés par les services locaux avec un succès plein et immédiat. Mais l'occupation abusive des rivages se présente sous des aspects très variés. C'est ainsi que le droit des riverains de clôturer leur propriété peut avoir pour conséquence, en particulier sur le littoral méditerranéen où le domaine public maritime se limite à une bande étroite du fait de la faible amplitude des marées, de gêner considérablement et même d'interdire l'accès et l'usage des plages déjà naturellement réduites, indépendamment de la pose de pancartes « plages privées ou réservées » qui sont et demeurent illicites. Aussi mon administration, soucieuse de remédier à ces inconvénients, a-t-elle été amenée à élaborer la loi du 28 novembre 1963 qui vise à étendre le domaine public maritime et autorise la création de réserves sur des immeubles privés en vue de répondre aux besoins d'intérêt général.