

# 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<sup>e</sup>

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE  
AJOUTER 0,20 F

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1964-1965

COMPTE RENDU INTEGRAL — 14<sup>e</sup> SEANCE

Séance du Mardi 1<sup>er</sup> Juin 1965.

#### SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 420).
2. — Excuses (p. 420).
3. — Dépôt de projets de loi (p. 420).
4. — Dépôt de rapports (p. 420).
5. — Questions orales (p. 420).  
*Commissions départementales d'équipement:*  
Question de M. André Colin. — MM. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre; André Colin.  
*Application de la loi sur les calamités agricoles:*  
Question de M. Daniel Benoist. — MM. le secrétaire d'Etat, Daniel Benoist.  
*Assurance des agriculteurs contre la grêle:*  
Question de M. Abel Sempé. — MM. le secrétaire d'Etat, Abel Sempé.  
*Incident provoqué par un officier français dans une allée des Invalides:*  
Question de M. Roger Carcassonne. — MM. le secrétaire d'Etat, Roger Carcassonne.  
*Admissibilité au certificat d'aptitude à une formation artistique supérieure:*  
Question de M. Joseph Raybaud. — MM. le secrétaire d'Etat, Joseph Raybaud.  
*Situation des contrôleurs des installations électroniques:*  
Question de M. Jean Bardol. — MM. le secrétaire d'Etat, Jean Bardol.

- Situation des agents des installations aux P. T. T.:*  
Question de M. Jean Bardol. — MM. le secrétaire d'Etat, Jean Bardol.
- Situation des ouvrières et des ouvriers d'état des P. T. T.:*  
Question de M. Camille Vallin. — MM. le secrétaire d'Etat, Jean Bardol.  
Suspension et reprise de la séance.  
Présidence de M. Léon Jozeau-Marigné.
6. — Liaison fluviale mer du Nord—Méditerranée. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 427).  
Discussion générale: M. Auguste Pinton, Mme Marie-Hélène Cardot, MM. René Jager, Camille Vallin, Roger Carcassonne, François Schleiter, Julien Brunhes, Abel-Durand, Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre; René Tinant.
  7. — Courtiers d'assurances maritimes. — Adoption d'un projet de loi (p. 439).  
Discussion générale: MM. Abel-Durand, rapporteur de la commission des lois, Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.  
Adoption de l'article unique du projet de loi.
  8. — Modalités de libération des condamnés. — Adoption d'un projet de loi (p. 440).  
Discussion générale: MM. Edouard Le Bellegou, rapporteur de la commission des lois; Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.  
Adoption de l'article unique du projet de loi.
  9. — Accession au régime de l'assurance volontaire vieillesse de certains Français de l'étranger. — Adoption d'une proposition de loi (p. 440).

Discussion générale: MM. Léon Messaud, rapporteur de la commission des affaires sociales; Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.

Art. 1<sup>er</sup>:

Amendement de M. Jacques Henriet. — MM. Jacques Henriet, André Armengaud, le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Retrait. Adoption de l'article.

Art. 2: adoption.

Art. 3:

Amendement du Gouvernement. — MM. le secrétaire d'Etat, le rapporteur, Henri Longchambon. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 4 à 6: adoption.

Art. 7:

Amendement du Gouvernement. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Adoption de la proposition de loi.

10. — Règlement de l'ordre du jour (p. 444).

**PRESIDENCE DE Mme MARIE-HELENE CARDOT,**  
vice-président.

La séance est ouverte à dix heures dix minutes.

Mme le président. La séance est ouverte.

— 1 —

**PROCES-VERBAL**

Mme le président. Le procès-verbal de la séance du mardi 25 mai a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

**EXCUSES**

Mme le président. M. André Méric s'excuse de ne pouvoir assister à la séance.

M. Camille Vallin s'excuse de ne pouvoir assister à la première partie de la séance.

— 3 —

**DEPOT DE PROJETS DE LOI**

Mme le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à la répression des infractions à la réglementation des sociétés d'investissement.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 174, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (Assentiment.)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, après déclaration d'urgence, relatif au recrutement en vue de l'accomplissement du service national.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 176, distribué, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées. (Assentiment.)

— 4 —

**DEPOT DE RAPPORTS**

Mme le président. J'ai reçu de M. Yvon Coudé du Foresto un rapport d'information fait au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation, à la suite de la mission effectuée du 17 mars 1965 au 8 avril 1965 en Polynésie française, en Nouvelle-Calédonie et aux Nouvelles Hébrides (n° 173-1964/1965).

Le rapport sera imprimé sous le n° 173 et distribué.

J'ai reçu de M. Etienne Dailly un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur le projet de loi portant aménagement de certaines dispositions des titres IV et V du décret du 14 juin 1938 unifiant le contrôle de l'Etat sur les entreprises d'assurances de toute nature et de capitalisation et tendant à l'organisation de l'industrie des assurances (n° 127-1964/1965).

Le rapport sera imprimé sous le n° 175 et distribué.

J'ai reçu de M. Etienne Dailly un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant l'ordonnance n° 59-244 du 4 février 1959 relative au statut général des fonctionnaires (n° 150-1964/1965).

Le rapport sera imprimé sous le n° 177 et distribué.

J'ai reçu de M. Joseph Voyant un rapport fait au nom de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, fixant le statut de la copropriété des immeubles bâtis (n° 145-1964/1965).

Le rapport sera imprimé sous le n° 178 et distribué.

— 5 —

**QUESTIONS ORALES**

Mme le président. L'ordre du jour appelle les réponses aux questions orales sans débat.

**COMMISSIONS DÉPARTEMENTALES D'ÉQUIPEMENT**

Mme le président. M. André Colin rappelle à M. le Premier ministre que le décret n° 64-250 du 14 mars 1964 dispose: « ... en ce qui concerne les investissements, il est créé une commission départementale unique... Un décret fixera les modalités d'application de cette disposition ».

Il constate que plus d'un an s'est écoulé et que le décret permettant la création des commissions départementales d'équipement n'a pas encore paru alors que sont mises en œuvre les dispositions relatives à l'organisation des services de l'Etat dans les circonscriptions d'action régionale et qu'ont été constituées les commissions de développement économique régional.

Il lui demande:

1° S'il n'estime pas urgent d'assurer la création des commissions départementales d'équipement étant donné notamment que, suivant l'article 5 du décret n° 64-251 du 14 mars 1964, le préfet de la région est chargé de la préparation de la tranche régionale du Plan et qu'il rassemble à cet effet les informations qui lui sont transmises par les préfets des départements de sa circonscription après avis des commissions départementales d'équipement;

2° Comment, à défaut des commissions départementales d'équipement, sont régulièrement élaborés les programmes départementaux d'investissements publics. (N° 639. — 22 avril 1965.)

(Question transmise à M. le ministre d'Etat chargé de la réforme administrative.)

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 question posée présente un double aspect. Il s'agit d'abord de savoir quand et comment seront créées les commissions départementales d'équipement prévues par l'article 5 du décret du 14 mars 1964. Il s'agit ensuite de connaître dans quelles conditions sont régulièrement élaborés les programmes départementaux d'investissements publics en un moment où les commissions départementales n'ont pas encore été créées.

Je répondrai tout d'abord au second point. Jusqu'à la parution du décret créant les commissions départementales d'équipement, qui vient d'être publié au *Journal officiel* du 21 mai, l'élaboration des programmes départementaux d'investissements publics faisait l'objet d'une double consultation. Les commissions spécialisées instituées en vertu de textes réglementaires avaient en effet à connaître des équipements secteur par secteur et une commission qui portait déjà le nom de « commission départementale d'équipement » et créée en vertu des dispositions de deux circulaires, l'une du 20 janvier 1960 et l'autre du 18 décembre 1961, examinait l'ensemble des investissements; mais la situation présentait toutefois certaines caractéristiques particulières.

D'une part, les commissions qui étaient compétentes en matière d'équipement dans chacun des départements atteignaient parfois jusqu'au nombre de dix ; elles ne visaient dans leur essence qu'à être des organismes d'information et, enfin, elles variaient fortement dans leur composition d'un département à l'autre.

D'autre part, la « commission départementale d'équipement » proprement dite ne fonctionnait pas d'une façon régulière dans tous les départements ; sa composition était également fort différente selon les cas. Certes, une certaine souplesse était indispensable à la structure des organismes consultatifs en fonction du caractère propre, plus ou moins agricole ou plus ou moins industriel, que présente chaque département. Il faut constater cependant que la représentation des activités économiques et sociales par les fonctionnaires, les élus et les institutions spécialisées variait beaucoup trop d'un département à l'autre. Multiplicité des commissions à consulter et donc lourdeur des mécanismes, inégalité dans les conditions de travail, telles étaient en fait les caractéristiques de la situation.

C'est pourquoi, compte tenu des conditions nouvelles de la régionalisation du Plan et des équipements, compte tenu aussi de la création des commissions de développement économique régional et de la création des préfets de région, les décrets du 14 mars 1964 ont prévu qu'il n'existerait à l'avenir qu'une seule commission départementale d'équipement par département et qu'un texte en fixerait les caractéristiques. Ce texte est paru. Il a été rédigé à la suite d'une enquête minutieuse effectuée sur l'ensemble du territoire.

En ce qui concerne la structure, la commission départementale d'équipement unique présidée par le préfet comprend maintenant cinq sections chargées des secteurs ci-après : pour la première section, l'équipement urbain, la construction, les postes et télécommunications ; pour la seconde section, l'équipement scolaire, culturel et sportif ; pour la troisième section, l'équipement sanitaire et social ; pour la quatrième section, l'équipement agricole, forestier et rural ; pour la cinquième section, les transports, les communications et le tourisme.

La commission départementale d'équipement peut siéger en formation plénière composée des membres des cinq sections. La formation plénière connaît des problèmes qui dépassent naturellement le cadre de chaque section.

Cette nouvelle conception entraîne la suppression d'une dizaine de commissions dont les attributions sont naturellement transférées maintenant à la commission unique.

En ce qui concerne la composition, chaque section comprend au moins douze membres, soit un tiers au plus de fonctionnaires, dont le trésorier-payeur général ; un tiers au moins de conseillers généraux et de maires ; enfin, des personnalités qualifiées dont le nombre ne peut dépasser celui des conseillers généraux et des maires.

Les membres des sections sont désignés par le préfet à l'exception des conseillers généraux qui sont désignés par le conseil général. Ainsi aboutit-on à des règles qui font que, tout en gardant la souplesse d'adaptation nécessaire aux activités du département, il est mis fin à un régime incertain. Dorénavant une représentation harmonieuse de tous les éléments en cause sera sans doute assurée.

Enfin, en ce qui concerne la compétence, la commission départementale d'équipement sera consultée par le préfet sur les programmes d'investissements publics élaborés au niveau du département, d'abord au moment de la préparation de la tranche régionale du Plan dans le cadre des directives du préfet de la région, puis, au moment de la mise en œuvre annuelle de ces programmes, dans la limite des crédits mis à la disposition des préfets. Ainsi cette commission aura une connaissance complète des divers programmes d'investissements publics qui intéressent le département. Elle pourra, par la suite, donner un avis documenté utile au préfet sur les mesures de nature à assurer la coordination de ces programmes aussi bien que celle des investissements eux-mêmes.

En revanche, la commission départementale d'équipement ne connaîtra pas des dossiers techniques de chaque projet d'investissement. L'examen de ces dossiers requiert en effet l'étude de réglementations administratives particulières, de problèmes financiers, de données techniques propres à chaque opération qui justifie le maintien des commissions spécialisées précédemment créées.

Le décret instituant d'une manière officielle les commissions départementales d'équipement tient donc compte de la diversité des situations et s'efforce de respecter les droits acquis. De nouveaux textes organisent une consultation au niveau du département de tous ceux qui ont la responsabilité de son développement et de son équipement. Ainsi pensons-nous que le dialogue entre tous les intéressés, si nécessaire dans ce domaine, sera nettement amélioré.

Mme le président. La parole est à M. Colin.

M. André Colin. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie très sincèrement de votre réponse et des commentaires dont vous avez bien voulu l'entourer, en ce qui concerne le fonctionnement des commissions départementales d'équipement, dont chacun, ici, apprécie toute l'importance.

Bien entendu, j'avais noté au *Journal officiel* du 21 mai, le décret du 14 mai relatif à la commission départementale d'équipement. Finalement, il apparaît ainsi que j'ai eu raison de reporter ma question orale à l'ordre du jour du 1<sup>er</sup> juin alors qu'elle devait venir à l'ordre du jour du 11 mai. Ainsi, satisfaction a pu être donnée au Gouvernement de déclarer que les commissions départementales d'équipement qui avaient été prévues par le décret du 14 mars étaient créées. Il aura donc fallu plus d'un an pour attendre cette création, alors que, depuis, ont été mises en place les structures régionales : le préfet de région est entouré d'une mission, les commissions de développement économique régional se sont réunies et ont déjà fourni dans toutes les régions leur avis sur l'élaboration du V<sup>e</sup> Plan, alors que, je le note, les commissions départementales d'équipement qui peuvent actuellement être constituées ne le sont pas encore.

M. Joseph Raybaud. Très bien !

M. André Colin. Néanmoins, nous constatons un fait qui est important, car, dans le décret du 14 mars relatif à la réforme administrative, il était dit que le département restait l'unité administrative de droit commun. Mais nous avions de plus en plus le sentiment, au fur et à mesure que se mettaient en place des structures régionales, que l'exposé des motifs, qui déclarait que le département restait l'unité administrative de droit commun, était, en quelque manière, oublié.

M. Joseph Raybaud. Très bien !

M. André Colin. Il a pu se produire à ce moment-là, monsieur le secrétaire d'Etat, quelques inconvénients.

Je viens de dire que les commissions de développement économique régional se sont réunies et ont fourni au Gouvernement leur avis sur l'élaboration du V<sup>e</sup> Plan, sans que les commissions départementales d'équipement aient pu donner le leur. Vous m'avez déclaré que, dans de nombreux départements, fonctionnaient déjà les commissions nationales d'équipement, en nombre plus ou moins grand, de manière plus ou moins irrégulière, et que, dans d'autres départements, en fait, il n'y en avait pas.

Un problème se pose donc : imaginez que, malgré le sérieux avec lequel le préfet et l'administration départementale auront fourni leur opinion à la région, imaginez que, du fait de l'inexistence des commissions départementales d'équipement, certains investissements publics départementaux concernant des collectivités locales ou des établissements publics aient été omis, je me demande si le Gouvernement n'aurait pas intérêt à prévoir que, dans la tranche globale affectée à une région ou à un département, une certaine part, un certain pourcentage, soit réservé pour faire face aux investissements imprévus.

Il ne s'agit pas le moins du monde pour moi de contester l'idée de plan et de revenir à la politique du « coup par coup », mais simplement de suggérer que, pour pallier le risque d'investissements publics non prévus faute de commission départementale d'équipement, on envisage une réserve de crédits permettant d'y faire face dans l'avenir.

Votre réponse aujourd'hui, monsieur le secrétaire d'Etat, m'aura permis de vous faire cette suggestion, mais je vous remercie à nouveau des commentaires détaillés que vous avez bien voulu nous apporter sur les commissions départementales d'équipement. (*Applaudissements.*)

#### APPLICATION DE LA LOI SUR LES CALAMITÉS AGRICOLES

Mme le président. M. Daniel Benoist demande à M. le ministre de l'agriculture pour quelles raisons la loi du 10 juillet 1964, instituant un régime de garantie contre les calamités agricoles, n'est pas encore entrée en application. Considérant, en effet, les difficultés de nombreux exploitants agricoles, dues à l'anarchie de la plupart des marchés et, en 1964, à une sécheresse très importante, il désire connaître les raisons pour lesquelles, jusqu'à ce jour, la commission nationale des calamités agricoles, ayant notamment pour mission :

— l'information du Fonds national de garantie, en ce qui concerne la prévention des risques et la détermination des conditions de prise en charge des calamités agricoles ;

— la présentation de propositions aux ministres compétents, en ce qui concerne le taux de la contribution additionnelle et les conditions d'indemnisation ;

— la connaissance des textes d'application de la présente loi n'a pas été mise en place par le règlement d'administration publique qui doit fixer la composition de ladite commission, ainsi que ses comités départementaux d'expertises.

Il lui demande enfin la mise au point dans les meilleurs délais des différents textes d'application prévus et, en priorité, du décret relatif à l'incitation à l'assurance ainsi que l'inscription au prochain budget de la Nation d'un complément de crédits nécessaires pour le respect des dispositions financières prévues par la loi du 10 juillet 1964 pour l'alimentation du Fonds national de garantie. (N° 643. — 22 avril 1965.)

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 loi du 10 juillet 1964 a organisé un régime de protection contre les calamités agricoles, grâce à l'intervention d'un fonds régional de garantie dont le double rôle sera, d'une part d'encourager et de développer l'assurance et, d'autre part, de permettre l'indemnisation des dommages non assurables.

Or, l'application effective de cette loi est devenue possible à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1965 dès lors qu'ont été créées les ressources nécessaires. La participation budgétaire de l'Etat figure dans la loi de finances pour 1965, de même que les taux des contributions additionnelles aux primes d'assurances correspondant à la participation des agriculteurs.

Parallèlement, la publication de certains textes réglementaires prévue par la loi est intervenue ; d'ores et déjà, un décret portant création des comités départementaux d'expertise et de la commission nationale des calamités agricoles à laquelle seront soumis pour avis tous les autres textes d'application de la loi, a été publié au *Journal officiel* du 30 octobre 1964. Ces commissions et comités comprennent, bien entendu, des représentants de la profession.

L'arrêté du 22 février 1965 porte nomination des membres de la commission nationale des calamités agricoles. Des arrêtés préfectoraux ont permis la constitution des comités départementaux.

Quant aux autres dispositions d'application de la loi précitée, elles sont actuellement en voie d'élaboration par les administrations intéressées. En particulier, les risques agricoles assurables, qui feront l'objet d'une énumération par décret, pourront bénéficier d'un allègement des primes pris en charge par l'Etat. Ce projet de décret a été préparé par la direction compétente du ministère des finances et des affaires économiques et fait actuellement l'objet d'un examen conjoint de cette administration et de celle du ministère de l'agriculture. Il sera soumis à bref délai à l'avis de la commission nationale dont je viens de parler.

La commission nationale des calamités agricoles sera d'ailleurs appelée, conformément à l'avant-dernier alinéa de l'article 3 du décret du 29 octobre 1964, à formuler des propositions concernant la prévention des risques et le développement des techniques d'assurance contre ces risques.

**Mme le président.** La parole est à M. Benoist.

**M. Daniel Benoist.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie des renseignements que vous venez de fournir.

En écoutant la première partie de votre réponse, j'ai pensé que ma question était inutile car vous nous appreniez qu'un certain nombre de décrets, de règlements d'administration publique étaient intervenus ; mais dans la deuxième partie de votre exposé, malheureusement, j'ai constaté qu'entre le ministère des finances et le ministère de l'agriculture continue à se prolonger un dialogue dont ne bénéficient pas encore les agriculteurs.

Tout à l'heure, notre collègue M. Colin, soulignait justement que l'on faisait voter précipitamment des lois au Parlement que l'on tardait ensuite à mettre en application. On a cité la loi votée depuis près d'un an pour l'aménagement de la région, dont les décrets d'application ne sont toujours pas publiés. Il y en a d'autres. Il ne faudrait pas que ce système se généralisât.

Pour revenir à la question que je vous ai posée, la fédération nationale des exploitants agricoles, qui en suit de très près l'évolution, a écrit au mois de mars dernier à M. le ministre de l'agriculture pour protester contre le retard de la mise en application de la loi du 10 juillet 1964. Nous craignons, monsieur le secrétaire d'Etat — et vous, ancien parlementaire d'un département agricole, vous devez en souffrir — que les cultivateurs

ne soient obligés d'avoir recours aux prêts de la caisse de crédit agricole, à moins qu'on ne leur propose un dégrèvement d'impôts.

Or, nous connaissons cette situation depuis fort longtemps et nous aimerions que cette loi, qui apportait au monde paysan la consolation, lorsqu'une vigne était gelée à moitié, lorsque les blés étaient couchés par l'orage, de pouvoir très rapidement compenser cette perte grâce au fonds de garantie contre les calamités agricoles, soit rapidement appliquée.

Je conclus, monsieur le secrétaire d'Etat, en vous demandant d'intervenir auprès de votre collègue, M. le ministre de l'agriculture, et surtout auprès du ministre des finances, pour que les paysans n'attendent pas éternellement ce que vous leur avez promis. (*Applaudissements.*)

#### ASSURANCE DES AGRICULTEURS CONTRE LA GRÊLE

**Mme le président.** M. Abel Sempé demande à M. le ministre de l'agriculture de vouloir bien lui faire connaître le montant de l'aide qui sera consentie aux agriculteurs d'après les primes ou cotisations afférentes aux contrats d'assurance visés par la loi n° 64-706 du 10 juillet 1964 instituant un régime de garantie contre les calamités agricoles.

Les agriculteurs sont actuellement sollicités par les compagnies d'assurance afin de couvrir les prochains risques grêle, mais ces compagnies ne semblent pas être en mesure de leur indiquer si la remise qui leur est consentie la première année sera bien de 50 p. 100.

Ils ne comprennent pas les raisons pour lesquelles ils doivent souscrire des contrats de sept ans alors que l'Etat, de son côté, n'a pas fixé le montant de son aide pour chacune de ces sept années ; l'amorce d'une assurance longue durée se trouve ainsi compromise.

Il lui demande également s'il maintient toujours son opposition à un taux d'incitation de 50 p. 100 sur le montant des primes de l'espèce payables au cours des trois premières années de l'application de la loi susvisée et, dans ce cas, s'il ne craint pas que le fonctionnement du Fonds national de garantie des calamités agricoles soit gravement compromis. (N° 645. — 4 mai 1965.)

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 Fonds national de garantie contre les calamités agricoles prendra en charge, pendant une période de sept ans, une fraction des primes ou cotisations d'assurance contre certains risques agricoles qui devront être énumérés par décret. Tel est précisément l'objet du projet de décret préparé par le ministère des finances et des affaires économiques auquel nous faisons allusion lors de la précédente question.

Le risque grêle semble en tout état de cause devoir être l'un des premiers risques à bénéficier de cet allègement.

Cette participation sera forfaitaire et dégressive. Son taux sera fixé par décret. Elle viendra s'ajouter à l'aide financière éventuellement consentie par les collectivités locales.

Je rappelle une fois encore que les textes d'application de la loi du 10 juillet 1964 seront soumis à l'avis de la commission nationale des calamités agricoles instituée par le décret du 29 octobre 1964. Cette même commission — je l'ai indiqué il y a un instant — sera appelée à formuler des propositions concernant la prévention des risques et le développement des techniques d'assurance contre ces risques.

Je puis à nouveau préciser que, compte tenu de l'état d'avancement des projets élaborés par l'administration, le Gouvernement envisage une première réunion de cette commission dans les prochaines semaines et en tout cas avant la fin de la présente session parlementaire.

**Mme le président.** La parole est à M. Sempé.

**M. Abel Sempé.** Je remercie M. le secrétaire d'Etat de sa réponse. J'aurais évidemment souhaité qu'il nous donnât dès aujourd'hui l'assurance que nous connaissons dans les prochains jours le taux exact de l'incitation qui sera prise en charge sur les fonds d'Etat pour cette année et les années suivantes.

Quelle est la situation présente des agriculteurs et des viticulteurs qui veulent souscrire un contrat contre le risque de grêle ? Ils sont sollicités par les compagnies d'assurance qui leur proposent tout simplement une majoration des taux d'assurance par rapport à ceux pratiqués au cours des années antérieures, car si l'on ne connaît pas le taux d'incitation de l'Etat on connaît, par contre, les majorations qui doivent être supportées par les prochains contrats.

Les agriculteurs et les viticulteurs, surtout ceux de régions comme les nôtres, qui ont connu de graves sinistres en 1964, ne comprennent pas. Nous traînons un contentieux qui atteint environ un milliard d'anciens francs de dégâts. Nous avons reçu quelques promesses d'indemnisation pour les dégâts viticoles, les dégâts causés par la sécheresse et certains dégâts occasionnés aux bâtiments d'exploitation. Un premier acompte a été versé, mais il s'étend sur près d'un an. Or il faut souscrire immédiatement des contrats d'assurance pour couvrir les prochains risques et on ne connaît pas encore le taux d'incitation.

Je vous rappelle que nous avons demandé que le taux d'incitation de 50 p. 100 soit maintenu au moins pendant trois ans. Dans votre réponse, monsieur le secrétaire d'Etat, vous ne faites pas allusion à la volonté du Gouvernement sur ce point. Nous ne savons pas quelles seront les conclusions de la commission nationale. Nous craignons en tout cas qu'elles ne soient pas écoutées par le Gouvernement. Nous ne pouvons que regretter qu'un débat s'instaure sur un projet voté depuis un an.

Dans ces conditions, monsieur le secrétaire d'Etat, je souligne avec force le mécontentement des assurés de notre région, viticulteurs et agriculteurs, victimes de sinistres. (*Applaudissements à gauche, à l'extrême gauche et au centre gauche.*)

INCIDENT PROVOQUÉ PAR UN OFFICIER FRANÇAIS  
DANS UNE ALLÉE DES INVALIDES

**Mme le président.** M. Roger Carcassonne demande à M. le ministre des armées quelle suite il compte donner à l'incident extrêmement douloureux et grave qui s'est produit le 25 avril 1965 à 16 heures dans une allée des Invalides menant à une exposition des déportés, incident provoqué par un capitaine de l'armée française qui s'est écrié subitement : « Heil Hitler », et devant l'explication demandée a répété par deux fois : « Oui, j'aime Hitler ». (N° 646. — 4 mai 1965.)

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

**M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.** Informé de l'incident auquel il vient d'être fait allusion, le ministre des armées a naturellement fait procéder à une enquête. Il en résulte que ce jeune officier, sensibilisé par les nombreux témoignages et documents publiés à l'occasion du vingtième anniversaire de la victoire sur la barbarie nazie, s'est livré, en proférant sur le mode paradoxal des paroles dont il affirme qu'elles ont trahi sa pensée, à une manifestation particulièrement sinistre en un tel lieu et en de pareilles circonstances.

Le comportement de cet officier a naturellement été sanctionné par M. le ministre des armées qui lui a infligé une grave punition disciplinaire.

**Mme le président.** La parole est à M. Carcassonne.

**M. Roger Carcassonne.** Madame le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, veuillez m'excuser de m'emparer de la tribune, contrairement à l'usage en matière de questions orales sans débat.

L'incident qui me vaut votre réponse, monsieur le secrétaire d'Etat, a été tellement déformé par l'officier coupable que je tiens, en quelques instants aussi brefs que possible, à rétablir l'exacte vérité.

C'était le 25 avril 1965, vers seize heures, dans une allée de l'hôtel des Invalides conduisant à une exposition de la déportation. Ce jour-là était le vingtième anniversaire de la libération des camps de la mort, où des millions d'êtres ont péri dont près de cent mille Français. Deux de mes amis suivaient cette allée. L'un d'eux est une femme qui fut déportée pendant quinze mois à Ravensbruck après avoir subi huit mois de détention à Fresnes, Romainville et Compiègne. Son courage et son patriotisme lui ont valu la citation suivante :

« Femme intelligente et énergique, a pris comme agent de liaison, puis comme chef de secteur d'un groupement relié à l'O. C. M., une part active à la Résistance, rendant partout les plus grands services. En avril 1943, à la suite de l'arrestation d'un patriote auquel elle donnait asile, a été arrêtée chez un des agents qu'elle est allée prévenir sans souci du risque. En prison, a fait l'admiration de tous par son calme et son sang-froid. Déportée à Ravensbruck, a apporté la même volonté de lutte et s'est évadée. Reprise près de Berlin, a été torturée. Coups, souffrance et maladie n'ont pas abattu son héroïque courage. Sauvée par l'intervention des Suédois, elle mérite d'être citée en exemple pour son patriotisme et son abnégation totale ».

Elle est décorée de la Légion d'honneur, de la Croix de guerre avec palme, de la médaille de la Résistance. Son père a été déporté à soixante-douze ans. On n'a jamais pu savoir où et comment il est mort.

Auprès d'elle se trouvait un de ses amis, officier de la Légion d'honneur, père d'un brillant officier de l'armée française.

Mes deux amis qui suivaient l'allée des Invalides furent à un moment dépassés par une automobile immatriculée 29, qui les frôla, marchant très lentement. A ce moment-là partit de la voiture un propos à haute voix : « Heil Hitler ! ». La voiture s'arrêta plus loin pour se garer. Un garde républicain s'avança pendant qu'une femme et des enfants descendaient de la voiture.

Mes amis rejoignirent la voiture et interpellèrent le conducteur. Je vais vous lire une partie du témoignage de la personne qui accompagnait mon amie :

« Je frappai à la vitre de la voiture qui commençait à redémarrer. Son occupant s'arrêta, baissa la vitre.

« — Est-ce vous, dit mon amie, qui avez osé crier « Heil Hitler » en nous dépassant avec votre voiture ?

« — Certainement, répondit l'homme.

« — Pourquoi, êtes-vous fou ?

« Je reverrai longtemps le visage très calme, sans colère, légèrement ironique, les yeux froids et la bouche souriante de l'individu assis à son volant dire posément :

« — Parce que j'aime Hitler.

« Devant notre ahurissement l'homme répéta, toujours aussi posément :

« — Mais parfaitement, j'aime Hitler ».

Lorsque l'incident a été connu, car le garde républicain a certainement fait un rapport à son chef, mon amie a reçu une communication téléphonique du père de l'officier qui avait proféré ces paroles, car malheureusement, il s'agit d'un officier de l'armée française. Le père, digne de tous les éloges — c'est un officier général qui habite les Invalides — a annoncé à mon amie qu'elle recevrait par un prochain courrier une lettre d'excuses de son fils.

Voici la lettre du capitaine :

« Madame, veuillez croire à mon sincère regret de la souffrance que je vous ai infligée hier, regret d'autant plus grand que je sais aujourd'hui les horribles souvenirs qu'évoquent pour vous les années passées et l'anniversaire qui se célébrait aux Invalides. Ma seule excuse — je vous demande, mesdames, messieurs, de retenir le terme — est l'énerverment considérable dans lequel m'avait mis une conversation avec un agent de police à la suite d'une panne de moteur en me rendant aux Invalides et ma difficulté à trouver un endroit pour me garer.

« Veuillez agréer, madame, mes excuses et croire à mes sentiments respectueux. »

Comme moi vous trouverez certainement surprenants les termes de cette lettre. Si, chaque fois que nous avons un ennui dans la vie — et Dieu sait si nous en avons — nous criions : « Vive Hitler ! » ou « J'aime Hitler ! » on se demande vraiment si l'on pourrait encore s'entendre entre Français (*Sourires.*)

Par cette lettre, il est établi que le capitaine insulteur n'était pas allé à l'exposition, il arrivait aux Invalides. Il avait été énervé, non pas par l'horreur de l'exposition, mais par une panne et les propos d'un agent de police.

Il aurait du crier alors : « Vive Frey ! » (*Sourires*) comme nous pourrions crier, quand nous avons des ennuis avec le téléphone : « Vive Marette ! ».

Aujourd'hui, monsieur le secrétaire d'Etat, vous nous apportez la preuve que cet officier, qui est indigne à mon avis de rester dans l'armée où l'on éduque les jeunes recrues, n'est ni courageux, ni loyal puisqu'il change son système de défense. Son cas nous paraît très grave. Il dénote une mentalité faite d'oubli, injurieuse pour tous ceux qui sont morts glorieusement, civils ou militaires, par la faute d'un fou sanguinaire dont le nom ne peut être prononcé qu'avec horreur et exécration.

Mon amie m'écrit :

« Il serait abominable que notre génération, que mes camarades encore vivants, que nos enfants, puissent entendre glorifier l'être qui a été le symbole d'une époque qui a déchainé les instincts les plus cruels, les plus barbares et les plus sadiques chez tout un peuple que l'on pouvait imaginer assez civilisé pour ne pas céder à cette affreuse intoxication qui a abouti au carnage de tant de millions d'êtres humains. »

Cet officier a, par trois fois, manifesté son admiration pour un tyran. Nous plaignons ceux qui ne comprennent pas ce qu'a été la souffrance de l'humanité pendant tout le temps que ce



tyran a gouverné son pays et nous sommes indignés à l'idée qu'il peut y avoir dans notre armée un homme pour célébrer ses mérites seulement vingt ans après la fin de cet horrible drame. (*Applaudissements à gauche, à l'extrême gauche, au centre gauche et sur quelques bancs à droite.*)

#### REPORT D'UNE QUESTION ORALE

**Mme le président.** L'ordre du jour appellerait la réponse à une question de M. Méric (n° 647), mais M. Méric, retenu par les travaux du conseil général de la Haute-Garonne, s'est excusé de ne pouvoir assister à la présente séance.

Cette question est donc reportée à mardi prochain.

#### ADMISSIBILITÉ AU CERTIFICAT D'APTITUDE A UNE FORMATION ARTISTIQUE SUPÉRIEURE

**Mme le président.** M. Joseph Raybaud attire l'attention de M. le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles sur la faiblesse du pourcentage d'admissibles au certificat d'aptitude à une formation artistique supérieure présenté par les élèves de l'école nationale des arts décoratifs de Nice.

En fait, le C.A.F.A.S., toujours considéré comme un examen, s'est, peu à peu, transformé en un concours plus difficile, ce qui a pour conséquence directe une importante élimination des candidats qui voient ainsi anéantis les résultats de trois et même quatre années d'études.

Il lui demande pour quelles raisons cet examen du C.A.F.A.S. a été transformé en fait en concours sans information préalable des élèves. (N° 648 — 6 mai 1965.)

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 certificat d'aptitude à une formation artistique supérieure, appelé C. A. F. A. S., comprend des épreuves d'admissibilité et des épreuves d'admission. Celles-ci se composent d'un dessin d'après le plâtre, d'un croquis d'après le modèle vivant, d'un dessin d'après le modèle vivant nu ou académique et d'un dessin d'études documentaires d'après des éléments naturels.

Le jury, constitué en 1965 conformément à l'arrêté ministériel du 18 février 1956, est présidé par le directeur général des arts et lettres et comprend l'inspecteur général de l'enseignement artistique, les deux directeurs des écoles nationales supérieures des beaux-arts et des arts décoratifs, les trois inspecteurs principaux de l'enseignement artistique, trois professeurs de l'école nationale supérieure des beaux-arts, trois professeurs de l'école nationale supérieure des arts décoratifs, sept directeurs ou professeurs d'écoles des beaux-arts de province, un inspecteur de l'enseignement technique et un professeur chargé de mission auprès du service des enseignements artistiques.

La méthode de travail de ce jury n'a pas varié depuis plusieurs années. Quatre sous-commissions créées au sein du jury préparent la notation définitive des épreuves, chacune d'elles examinant l'ensemble des compositions d'une même nature. Le jury revoit ensuite les notes proposées par les sous-commissions en s'attachant spécialement aux notes comprises entre 7 et 9, la moyenne requise pour l'admissibilité sur les quatre épreuves étant de 9 sur 20.

L'admissibilité au C. A. F. A. S. demeure fondée sur un double critère, étranger à la notion de concours : d'une part, les candidats doivent obtenir, sur l'ensemble des quatre épreuves, une moyenne de 9 sur 20 ; d'autre part, la note définitive de 10 sur 20 doit être atteinte dans l'une au moins de ces quatre épreuves.

Par ailleurs, la transformation du C. A. F. A. S. en concours impliquerait que le nombre des candidats à admettre ait été fixé à l'avance, ce qui n'est pas le cas.

Pour l'ensemble des centres d'examens, 671 candidats sur 1.027 inscrits ont été déclarés admissibles en 1965, ce qui représente une proportion d'un peu plus de 65 p. 100.

Ces résultats ne diffèrent pas sensiblement de ceux des années antérieures. Le pourcentage d'admissibles est supérieur au pourcentage moyen depuis la création du C. A. F. A. S., il y a onze ans, qui est de l'ordre de 57,4 p. 100.

Enfin, il paraît impossible de dégager de l'ensemble d'un seul établissement, et sur 33 candidats seulement, des conclusions qui concerneraient l'examen dans son ensemble.

**M. Joseph Raybaud.** Je demande la parole.

**Mme le président.** La parole est M. Raybaud.

**M. Joseph Raybaud.** Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, pour les précisions contenues dans la réponse que vous venez de me donner au nom de M. le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles. Toutefois, qu'il me soit permis de vous présenter quelques observations car il ne m'est pas possible d'accepter à la lettre les justifications fournies par votre réponse. Mes observations seront d'ailleurs très brèves, car je ne veux pas abuser des instants du Sénat.

En effet, je veux attirer votre attention, monsieur le secrétaire d'Etat, sur le cas des 33 élèves de cette troisième classe qui se sont sentis brimés par les résultats désastreux de cet examen, considéré par eux comme un concours, mais que l'administration, avec son argumentation qui est valable, continue à considérer comme un examen. Je ne discuterai donc pas davantage sur ce point.

Cependant, en ce qui concerne les règles de l'anonymat des compositions, celles qui sont appliquées pour le concours, objet de mon propos, marquent une innovation par rapport aux années précédentes. J'en connais les raisons ; mais, même défendables, elles ne peuvent être admises ainsi par les candidats. De plus, est-il exact que certains d'entre eux ont été repêchés à 95 alors que d'autres, avec 99, ont été éliminés ? Interroger n'est pas toujours accuser, mais tout simplement se renseigner.

L'échec massif des élèves de cette troisième classe est d'autant plus surprenant dans leur esprit que, lors d'un concours organisé par le syndicat des opticiens et lunetiers, les première, quatrième, sixième, septième et huitième places leur ont été précisément attribuées. Au concours international de la porcelaine de Limoges, il en a été de même.

En résumé, monsieur le secrétaire d'Etat, cette situation mérite un examen d'autant plus particulier que les élèves des écoles nationales d'arts décoratifs n'ont pas le statut d'étudiant. Ils sont ainsi privés des avantages de la sécurité sociale. De plus, les garçons ne peuvent bénéficier des dispositions relatives à la législation du sursis.

A la veille de la mise en route du projet de la nouvelle école nationale des arts décoratifs de Nice, dont les crédits de construction ont fait l'objet d'une inscription au budget des affaires culturelles que nous avons eu l'honneur de rapporter pour 1965 devant cette assemblée, j'insiste tout particulièrement, monsieur le secrétaire d'Etat, pour le maintien du *standing* de cette école de Nice. Avec ses 219 élèves dont les succès ont été nombreux dans le passé, elle doit faire l'objet de toute l'attention de M. le ministre des affaires culturelles. Il s'agit là de l'avenir de jeunes qu'il ne faut en aucun cas brimer, mais bien au contraire encourager.

En me faisant ici leur interprète, je partage également l'angoisse bien légitime de leurs parents, qui est très grande. (*Applaudissements.*)

#### SITUATION DES CONTRÔLEURS DES INSTALLATIONS ÉLECTROMÉCANIQUES

**Mme le président.** M. Bardol demande que sa question n° 650, inscrite sous le n° 8 de l'ordre du jour, soit appelée avant la question n° 649 inscrite sous le n° 7.

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

Il en est ainsi décidé.

**M. Jean Bardol** attire l'attention de M. le ministre des postes et télécommunications sur une catégorie particulièrement défavorisée de son personnel : les contrôleurs des installations électromécaniques.

A ce personnel, recruté après un concours difficile, il est fait aux P. T. T. une situation qui est loin de correspondre à celle du personnel analogue des secteurs public, nationalisé et privé, tant au point de vue rémunération que du point de vue avancement.

En conséquence il lui demande :

1° Qu'un statut particulier soit élaboré pour ce personnel, après consultation des comités techniques paritaires des P. T. T., lui garantissant une échelle indiciaire allant de 270 à 500, une carrière se déroulant en quinze années et des débouchés ;

2° Que la prime mensuelle de technicité soit portée à 100 francs ;

3° Que les crédits nécessaires à ce reclassement soient inscrits au budget des P. T. T. pour 1966 (N° 650. — 13 mai 1965.)

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

**M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.** D'après leur niveau de recrutement, les contrôleurs des postes et télécommunications, y compris ceux qui occupent des emplois de la branche « installations électromécaniques », sont classés au sein de la fonction publique dans la catégorie B et bénéficient de l'échelle type de traitement ainsi que des durées de carrière fixées par des décisions de portée interministérielle prises à l'initiative du ministre d'Etat chargé de la réforme administrative et du ministre des finances et des affaires économiques.

Pour leur avancement, les contrôleurs de la branche « installations électromécaniques » disposent, comme l'ensemble des contrôleurs, des emplois de chef de section et de contrôleur divisionnaire.

Ils ont, en outre, la faculté de devenir inspecteurs, soit par la voie d'un concours interne ouvert pour la moitié des places d'inspecteur-élève, soit, sous certaines conditions, après un examen professionnel et inscription à un tableau d'avancement.

Au sujet du grade de l'emploi de contrôleur divisionnaire, il convient d'observer qu'il constitue un emploi d'encadrement correspondant en premier lieu à celui de surveillante. C'est pourquoi le décret n° 64-953 du 11 septembre 1964 fixant le statut des contrôleurs divisionnaires a réalisé l'intégration des surveillantes dans le nouveau corps.

Si le contingent réservé aux candidats masculins au départ de la réforme est relativement peu important — 500 emplois — je précise que ce contingent s'accroîtra chaque année parallèlement à la réduction des effectifs de catégorie A. A ce titre, 250 transformations ont été retenues au budget de 1965.

Dans sa question, l'honorable parlementaire a également fait allusion à une indemnité qu'il a appelée « prime mensuelle de technicité ». J'indique à ce sujet que les contrôleurs de la branche « installations électromécaniques » perçoivent, depuis 1960, une indemnité destinée à compenser les sujétions inhérentes aux fonctions qu'ils exercent. Le taux de cet avantage est actuellement fixé à 40 francs par mois. La conjoncture budgétaire s'est, jusqu'à présent, opposée à la prise en considération de toutes les propositions de revalorisation soumises au ministère des finances.

Quoi qu'il en soit, je donne à l'honorable parlementaire l'assurance que l'administration des P. T. T. n'éprouve aucune difficulté pour recruter les contrôleurs de la branche « installations électromécaniques ».

**M. Jean Bardol.** Je demande la parole.

**Mme le président.** La parole est à M. Bardol.

**M. Jean Bardol.** Monsieur le secrétaire d'Etat, la question que j'avais posée à M. le ministre des postes et télécommunications attirait son attention sur une catégorie particulièrement défavorisée de son personnel : ceux que l'on appelle les « contrôleurs des installations électromécaniques ».

Or, dans votre réponse, vous vous êtes efforcé de nier cette évidence et de rejeter, en conséquence, les justes revendications formulées. Avec le personnel intéressé, nous rejetons à notre tour vos assertions. Il nous est facile de démontrer l'injustice dont sont victimes les 6.713 contrôleurs des installations électromécaniques, dont 1.139 de classe exceptionnelle et 1.007 chefs de section.

Recrutés avec le baccalauréat et après un concours difficile, ces contrôleurs doivent ensuite effectuer un stage d'environ sept mois à l'école supérieure des P. T. T. et, pour être admis, obtenir au moins la note 13 sur 20.

Ce personnel effectue un travail hautement qualifié et responsable. Ce sont ces techniciens de valeur qui assurent le fonctionnement de nos stations radio et des lignes à grande distance, de nos centraux télégraphiques et téléphoniques. Ce sont eux qui posent et entretiennent nos autocommutateurs ruraux, les installations téléphoniques complexes chez les abonnés.

Sans cesse, ils doivent enrichir leurs connaissances — et ils le font — pour assimiler les techniques nouvelles et en assurer le développement. Nombreux sont ceux qui travaillent dans les services de recherche du C. N. E. T., soit à Paris, soit à Pleumeur-Bodou, aux liaisons hertziennes, si nécessaires à la télévision.

Cependant, la situation qui leur est faite aux P. T. T. est loin de correspondre à celle de leurs homologues des secteurs public, nationalisé et privé. Leur mécontentement justifié ne cesse de grandir car ils sont fortement lésés au point de vue tant des rémunérations que de l'avancement et je voudrais le prouver.

En effet, ils débutent à l'indice 235 brut du cadre B, ce qui représente à Paris un traitement mensuel de 781,57 francs, y

compris l'indemnité de technicité de 40 francs dont je parle dans ma question. Il leur faut attendre vingt-trois ans pour atteindre l'indice 430 brut seulement, ce qui représente une rémunération mensuelle totale à Paris de 1.376,70 francs.

En outre, leurs possibilités d'avancement sont limitées et réduites.

Certes — vous l'avez rappelé dans votre réponse — ils peuvent prétendre à quatre emplois d'avancement dont trois situés dans le même cadre B d'origine. Mais, comme nous allons le voir, les avantages procurés par ces emplois sont très faibles, interviennent trop tardivement dans la carrière et surtout ne sont réservés qu'à une partie trop faible du personnel.

C'est ainsi qu'ils ne peuvent postuler au grade de contrôleur de classe exceptionnelle, qui ne donne d'ailleurs que l'indice 455, qu'après quatre années d'ancienneté à l'indice 430, c'est-à-dire à l'indice de fin de carrière. De ce fait, la plus grande part des 1.139 emplois — qui ne correspondent d'ailleurs pas à 20 p. 100 de l'effectif prévu officiellement — sont vacants, faute de candidats remplissant les conditions.

Ils peuvent accéder également au grade de chef de section — indice terminal 500 brut — mais, là encore, il leur faut deux ans d'ancienneté à l'indice 430 et le nombre des emplois de ce grade ne représente seulement que 15 p. 100 de l'effectif total des contrôleurs intéressés.

Vous avez fait état de la possibilité d'accéder à l'emploi de contrôleur divisionnaire, emploi de maîtrise qui ne donne cependant que l'indice terminal 545 brut, mais vous auriez dû préciser que, pour y parvenir, les candidats, là encore, doivent avoir atteint l'indice 430 brut, satisfaire à un véritable concours, postuler ensuite à un tableau d'avancement et surtout qu'il n'existe que 150 de ces emplois pour un effectif de 6.700 agents. Dans votre réponse, vous en promettez 250 !

Nous sommes encore très loin du compte et, à ce sujet, il est important de préciser que les contrôleurs des installations électromécaniques et chefs de section ont été gravement lésés par rapport à leurs homologues des régies financières. Ces derniers ont bénéficié d'une proportion de 12,80 p. 100 d'emplois de contrôleurs divisionnaires. L'application de ce pourcentage aux C. I. E. M. des postes et télécommunications devrait leur valoir 860 emplois de contrôleur divisionnaire, au lieu de 150.

Est-il nécessaire d'évoquer les possibilités d'accéder au grade d'inspecteur quand on sait que seulement une dizaine d'emplois de ce genre sont réservés aux 6.700 contrôleurs ?

Il est donc légitime de donner à ce personnel hautement qualifié les rémunérations et l'avancement qu'il mérite.

C'est pourquoi nous vous demandons de rétablir pour les intéressés un statut particulier qu'ils ont d'ailleurs possédé jusqu'en 1963 et qui leur garantirait :

Premièrement, une échelle indiciaire de 270 à 500 brut avec déroulement de carrière de quinze ans. Pour y parvenir, il suffit de fusionner dans un seul grade les emplois de C. I. E. M., ceux de classe exceptionnelle et de chefs de section et de relever légèrement l'indice de début.

Deuxièmement, un débouché accessible à tous par tableau d'avancement dont l'indice terminal serait à 645 brut.

Parallèlement, compte tenu de la valeur professionnelle des intéressés, la prime mensuelle de technicité devrait être portée à cent francs.

Nous vous demandons en conséquence, monsieur le secrétaire d'Etat, de réunir le comité technique paritaire afin de soumettre un texte précis au conseil supérieur de la fonction publique et de faire inscrire, au budget de 1966 de votre administration, les crédits nécessaires à la satisfaction des revendications justifiées de cette catégorie de personnel. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

SITUATION DES AGENTS DES INSTALLATIONS AUX P. T. T.

**Mme le président.** M. Jean Bardol attire l'attention de M. le ministre des postes et télécommunications sur la situation des 3.000 agents des installations, jeunes pour la plupart, dont le corps a été supprimé il y a deux ans.

Les emplois d'agents des installations ont été transformés soit en emplois d'ouvrier d'Etat électromécaniciens, soit en emplois de contrôleurs des installations électromécaniques.

Cette deuxième solution, la plus juste, est actuellement beaucoup trop limitée, puisque 200 places sont seulement mises au concours interne tous les ans.

Il faudrait donc, dans le meilleur des cas, plus de quinze ans pour que tous ces jeunes agents puissent obtenir satisfaction. Par ailleurs, la voie offerte pour l'inscription au tableau

d'avancement n'offre qu'un nombre de places très limité et il faut au moins avoir atteint l'âge de quarante ans pour y être inscrit.

Il lui demande, en conséquence :

1° D'intégrer purement et simplement tous les agents des installations, titulaires et stagiaires au 1<sup>er</sup> octobre 1949, qui avaient reçu la promesse de devenir contrôleurs des installations électromécaniques ;

2° De nommer contrôleurs des installations électromécaniques les autres agents et de leur faire suivre le cours de formation professionnelle afin de parachever leur formation. (N° 649. — 11 mai 1965.)

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

**M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.** Dans l'administration des postes et télécommunications, le service des installations emploie, en dehors des fonctionnaires de la catégorie A, des contrôleurs des installations électromécaniques, des agents des installations, et des ouvriers d'Etat de première, deuxième, et troisième catégorie.

Le nombre des grades étant excessif, il a paru souhaitable de le réduire en fusionnant les attributions des agents des installations et celles des ouvriers d'Etat des installations électromécaniques de troisième catégorie. C'est pourquoi les deux grades ont été remplacés par un grade unique d'ouvrier d'Etat de 4<sup>e</sup> catégorie dénommé « électromécanicien », la mesure devant être réalisée par transformation budgétaire progressive des emplois correspondants. Je fais, toutefois, observer à l'honorable parlementaire que les agents des installations en fonction en 1949 n'ont, à aucun moment, reçu la promesse d'être tous intégrés dans le corps des contrôleurs.

Les intégrations directes dont ont bénéficié un certain nombre d'entre eux ont été opérées en application des dispositions du statut général des fonctionnaires, au titre de la constitution initiale du corps des contrôleurs. Cette opération étant achevée, leur accès au grade de contrôleur de la branche « installations électromécaniques » ne peut plus avoir lieu que selon les dispositions statutaires normales qui sont les suivantes : les agents des installations peuvent accéder au grade supérieur, soit par la voie d'un concours interne pour lequel 45 p. 100 des emplois de contrôleur de la branche « installations électromécaniques » leur sont réservés, soit par celle d'un tableau d'avancement de grade dans la limite de 10 p. 100 des mêmes emplois.

Afin d'améliorer temporairement ces perspectives d'avancement, un récent décret a porté de 10 p. 100 à 15 p. 100 pendant une période de trois ans la proportion des emplois de contrôleur de la branche « installations électromécaniques » auxquels les agents des installations peuvent accéder par simple tableau d'avancement de grade.

**Mme le président.** La parole est à M. Bardol.

**M. Jean Bardol.** Votre réponse, monsieur le ministre, ne donne satisfaction ni aux vœux du personnel ni aux miens. Pour nos collègues, je voudrais très rapidement préciser les attributions professionnelles étendues et la situation administrative de cette catégorie de personnel.

Il s'agit des 3.000 agents qui assurent les travaux de pose et d'entretien des installations téléphoniques d'abonnés, des postes de service et des postes cabine. En outre, ils participent au montage et à l'entretien des centres manuels, des installations de télécommunication, et j'en passe.

Ces agents, pourvus de grandes connaissances, jeunes pour la plupart, sont placés dans une situation administrative très désagréable et défavorable à la suite de la décision prise il y a deux ans de supprimer ce corps. Les emplois d'agents des installations sont transformés, comme vous l'avez dit, soit en emplois d'ouvriers d'Etat électromécaniciens, soit en emplois de contrôleur des installations électromécaniques.

Mais les agents des installations en fonction restent toujours placés dans un cadre en voie d'extinction. On comprend donc aisément qu'ils demandent à le quitter et à devenir contrôleurs des installations électromécaniques.

Malheureusement, deux cents de ces emplois seulement sont offerts chaque année aux intéressés par voie de concours interne. Il faudrait donc, dans le meilleur des cas, plus de quinze ans pour que tous ces jeunes deviennent contrôleurs des installations. Par ailleurs, la voie du tableau d'avancement n'offre que des places en nombre très limité et il faut au moins avoir atteint l'âge de quarante ans pour pouvoir y prétendre.

Il est donc absolument indispensable que la situation de ces agents soit réglée rapidement au mieux de leurs intérêts. C'est pourquoi nous demandons avec insistance que soient intégrés purement et simplement tous les agents des installations titulaires et stagiaires au 1<sup>er</sup> octobre 1949 et qui avaient reçu, quoi que vous en disiez, la promesse de devenir contrôleurs des installations électromécaniques.

C'est une simple mesure de justice ; une comparaison le prouve. En 1948, les P. T. T. comptaient 4.200 agents des installations en fonction. A cette même date, le corps des agents homologues de la direction générale des impôts était composé de 5.055 unités. De 1948 à 1964, environ 1.800 agents des installations des P. T. T. ont été promus contrôleurs par voie d'intégration directe, soit un pourcentage de 42,8 p. 100. Or, pour la même période, le nombre d'intégrations directes prononcées à la direction générale des impôts a été de 3.296, soit un pourcentage de 65,2 p. 100 du corps initial.

Pourquoi deux poids, deux mesures ? La loi faisait pourtant obligation au Gouvernement d'accorder au titre des parités les mêmes avantages aux fonctionnaires d'une même catégorie. Il faut appliquer dans les P. T. T. les mêmes pourcentages qu'à la direction générale des impôts. Cela permettrait d'intégrer immédiatement 950 agents et le problème des anciens serait réglé.

Ne serait-il pas judicieux également de nommer contrôleurs des installations électromécaniques les autres agents des installations et de leur faire suivre des cours de formation professionnelle ? Nous considérons d'ailleurs que la totalité des emplois de contrôleur des installations électromécaniques devrait être réservée à ces agents jusqu'à la résorption complète de leur corps.

Nous vous demandons donc à nouveau avec insistance, monsieur le ministre, de faire droit aux légitimes revendications des agents des installations. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

SITUATION DES OUVRIÈRES ET DES OUVRIERS D'ÉTAT DES P. T. T.

**Mme le président.** M. Camille Vallin attire l'attention de M. le ministre des postes et télécommunications sur la situation des ouvrières et des ouvriers d'état des P. T. T. qui sont les seuls à ne pas avoir bénéficié d'un reclassement et se trouvent de ce fait particulièrement défavorisés par rapport à leurs homologues des secteurs public, nationalisé et privé.

Il lui rappelle que depuis 1963 la situation de ce personnel a été évoquée soit auprès du ministre d'Etat chargé de la réforme administrative, soit auprès du conseil supérieur de la fonction publique et que ses services ont même proposé un projet de reclassement à M. le ministre des finances, bien que les organisations syndicales intéressées n'aient pas été consultées.

En conséquence, il lui demande :

1° Si les réformes souhaitées par ce personnel — changement d'appellation, titularisation des auxiliaires, élargissement de l'échelle indiciaire, diminution de la durée des divers échelons — verront bientôt le jour ;

2° S'il a l'intention de faire inscrire au budget des P. T. T. pour 1966 les crédits nécessaires à cette réforme. (N° 651. — 13 mai 1965.)

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

**M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.** L'administration des postes et télécommunications se préoccupe, depuis plusieurs années, de la situation des ouvriers d'état et plus particulièrement de celle des ouvriers d'état des 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> catégories qui perçoivent une rémunération souvent inférieure à celle qui leur serait servie, à qualification égale, dans le secteur privé. Elle a donc demandé, à plusieurs reprises, que soit relevé l'indice de début de ces deux dernières catégories d'ouvriers.

Elle a seulement obtenu que le ministère d'Etat chargé de la réforme administrative et le ministère des finances et des affaires économiques présentent à l'examen du conseil supérieur de la fonction publique, lors de sa session de mars 1965, une proposition tendant à relever de 225 à 245 l'indice brut de début des ouvriers d'Etat de 4<sup>e</sup> catégorie. Le texte réglementaire concrétisant cette proposition est en cours d'établissement. Les crédits nécessaires à la réalisation de cette mesure seront inscrits au budget dès la publication du décret.

Au sujet de la situation indiciaire de l'ensemble des ouvriers d'état, je crois pouvoir rappeler que cette question ne peut être réglée sur le seul plan de l'administration des postes et



télécommunications car des emplois de l'espèce existent également dans d'autres administrations publiques. Il s'agit donc d'un problème interministériel dont la solution d'ensemble est de la compétence du ministère d'Etat chargé de la réforme administrative et naturellement du ministère des finances et des affaires économiques.

**Mme le président.** La parole est à M. Bardol, remplaçant M. Camille Vallin.

**M. Jean Bardol.** Mon collègue, M. Vallin, retenu dans son département — il s'en excuse — vous a posé cette question, monsieur le secrétaire d'Etat, parce que la catégorie des ouvriers et des ouvrières d'Etat des postes et télécommunications, au nombre de 9.000, est la seule de votre administration à ne pas avoir bénéficié d'une réforme assurant une juste rémunération et un juste reclassement, vous l'avez d'ailleurs reconnu dans votre réponse.

Ils sont particulièrement déclassés par rapport à leurs homologues des secteurs public, nationalisé et privé. Leur mécontentement est parfaitement justifié et se traduit par de nombreuses et puissantes actions revendicatives qui s'expliquent fort bien.

C'est ainsi que les régleurs de téléimprimeurs ont cessé le travail cinq fois vingt-quatre heures en moins d'un an ; les ouvriers des installations, qui règlent notamment les organes électromécaniques dans les centraux téléphoniques, ainsi que leurs collègues conducteurs de presse des imprimeries des centres chèques, ont débrayé à leur tour le 15 mars et ont manifesté à Paris devant le ministère des finances. Le 26 avril, c'est l'ensemble du personnel ouvrier qui a dû faire grève dans toute la France et une nouvelle manifestation s'est déroulée cette fois devant le ministère des postes et télécommunications.

Leurs revendications sont d'autant plus légitimes que si le trafic téléphonique qui ne cesse de s'accroître peut encore s'écouler malgré la vétusté de la plupart de nos installations, le manque de circuits, l'insuffisance de personnel, c'est grâce aux connaissances professionnelles, techniques, au dévouement de ces ouvriers et de leurs camarades des autres services.

Le bien-fondé de leurs revendications quant à leur reclassement est d'ailleurs reconnu. Déjà, le 11 avril 1963, il y a plus de deux ans, devant une délégation de la C. G. T. qu'il recevait en audience, le ministre chargé de la fonction publique prenait l'engagement d'améliorer la situation des ouvriers et ouvrières d'état.

Récemment, le conseil supérieur de la fonction publique adoptait, par 26 voix contre 2, un vœu demandant au Gouvernement de faire des propositions en faveur de ce personnel.

Il y a quelques mois, le ministre des postes et télécommunications lui-même déposait un projet auprès des services compétents du ministère des finances et de la fonction publique.

Le fait que ce projet ait été élaboré sans que fussent consultées les organisations syndicales représentatives nous permet de penser qu'il ne répond pas au vœu unanime du personnel, à savoir l'obtention d'un véritable reclassement. Et j'ai cru comprendre, monsieur le secrétaire d'Etat, dans votre réponse, que la seule mesure qui ait été projetée était de faire passer, pour les ouvriers des quatrième et troisième catégories, l'indice de départ de 225 à 245.

Monsieur le secrétaire d'Etat, la reconnaissance d'un état de fait anormal ne suffit pas. Il faut procéder dans les plus brefs délais au nécessaire reclassement de ces ouvriers qualifiés.

Ce reclassement devrait tenir compte, d'une part, de la situation de leurs homologues des secteurs publics, nationalisé et privé, d'autre part, de l'importance technique des travaux de fabrication et de modernisation qu'ils effectuent dans cette grande administration à caractère commercial et industriel que sont les postes et télécommunications.

Basé sur un changement d'appellation, il devrait comporter la révision des indices et de la durée des échelles ainsi que la titularisation des auxiliaires. Ces ouvriers attendent depuis déjà trop longtemps. C'est pourquoi nous insistons pour que le ministre des postes et des télécommunications réunisse au plus vite le comité technique paritaire pour élaborer les textes de reclassement à soumettre à l'approbation du Conseil supérieur de la fonction publique et ensuite qu'il fasse inscrire au budget 1966 des P. T. T. les crédits nécessaires à leur application. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

**Mme le président.** Nous en avons terminé avec les questions orales sans débat.

Je rappelle au Sénat que la discussion de la question orale avec débat de M. Auguste Pinton sur la liaison fluviale Mer du Nord-Méditerranée doit commencer cet après-midi à quinze heures.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à onze heures quinze minutes, est reprise à quinze heures dix minutes, sous la présidence de M. Léon Jozeau-Marigné.*)

**PRESIDENCE DE M. LEON JOZEAU-MARIGNE,**  
vice-président.

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

— 6 —

**LIAISON FLUVIALE MER DU NORD—MEDITERRANEE**

**Discussion d'une question orale avec débat.**

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion de la question orale avec débat suivante :

M. Auguste Pinton attire l'attention de M. le Premier ministre sur le problème suivant :

La liaison fluviale à grand gabarit entre la mer du Nord et la Méditerranée préoccupe depuis longtemps l'opinion et le Parlement.

Au cours de la discussion du IV<sup>e</sup> Plan, en 1962, M. le Premier ministre avait pris, devant le Sénat, des engagements précis quant « à l'achèvement des études et à la procédure de réservation et d'acquisition des terrains ».

Au cours des débats sur les options du V<sup>e</sup> Plan, en 1964, il a évoqué, devant l'Assemblée nationale, « le développement coordonné des voies de communication, en particulier des liaisons fluviales, entre le bassin du Rhône et le bassin rhénan ».

Sans se permettre, par respect pour l'article 20 de la Constitution, de citer les propos formels tenus par M. le Président de la République en 1961 à Marseille et en 1964 lors de l'inauguration de la Moselle navigable, M. Pinton pense que l'opinion était parfaitement fondée à conclure que la décision du Gouvernement était prise en faveur de l'aménagement d'une voie navigable à grand gabarit entre le bassin rhénan et la Méditerranée.

Dans ces conditions, il tient à exprimer l'inquiétude que n'ont pas manqué de faire naître :

1<sup>o</sup> Les paroles de M. le ministre des travaux publics et des transports, le 1<sup>er</sup> décembre 1964, à Marseille, disant « n'être pas encore convaincu de la nécessité d'une voie fluviale » ;

2<sup>o</sup> Le fait que les chambres de commerce des régions intéressées recevaient instruction de M. le ministre de l'industrie de supprimer les crédits qu'elles avaient inscrits à leurs budgets pour les travaux d'études et de recherches correspondant à la liaison fluviale en question.

En présence de ces déclarations et de ces décisions apparemment contradictoires, M. Pinton demande à M. le Premier ministre :

1<sup>o</sup> Quelles sont exactement les intentions du Gouvernement en la matière ;

2<sup>o</sup> La date exacte à laquelle il fera connaître ses décisions ;

3<sup>o</sup> Les conséquences pratiques qu'il compte tirer de celles-ci.

(*Question transmise à M. le ministre des travaux publics et des transports.*)

La parole est à M. Pinton.

**M. Auguste Pinton.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, je voudrais, avant d'aborder le développement de ma question, faire deux petites observations.

La première est relative à la distribution d'un texte et de quelques cartes que la commission des affaires économiques a souhaité porter à votre connaissance. Excusez-nous de l'emploi de ce procédé scolaire, mais il a l'avantage d'économiser cinq à six minutes d'explications.

Ma seconde observation est pour me réjouir que la question qui est présentée aujourd'hui le soit au Premier ministre. En effet, j'avais d'abord posé une question écrite, à laquelle il m'a été répondu simplement, au bout de deux mois, qu'elle était transmise par M. le Premier ministre au ministre des travaux publics. Je constate aujourd'hui, bien que le répondant soit le

même (*Sourires*), qu'elle est revenue au destinataire primitif et je m'en réjouis, car, étant donné son importance, elle relève beaucoup moins du ministère des travaux publics et des transports que de la délégation à l'aménagement du territoire, qui est bien dans les attributions de M. le Premier ministre.

Je rappellerai que, depuis sept ou huit ans, le problème d'une liaison par voie navigable à grand gabarit entre la mer du Nord et la Méditerranée a été longuement et largement débattu. La France d'avant le Marché commun pouvait attendre; aujourd'hui, dans le complexe du Nord de l'Europe des Six, qui est à la fois le cœur et le poumon du Marché commun, le réseau de transports est basé sur un ensemble de voies navigables de premier ordre, qui constitue une véritable Europe de l'eau.

Cette vérité est apparue dès le premier jour aux organismes économiques, qu'ils soient publics ou privés, et elle a été soulevée avec force par les commissions chargées des travaux préparatoires à l'élaboration des deux derniers plans. Mieux, elle a rencontré l'adhésion des plus hautes autorités de l'Etat. M. Pompidou, qui daignait alors honorer le Sénat de ses visites, promettait formellement en 1962 à cette même tribune, que « dans chacun des budgets de la période couverte par le Plan, seront inscrits les crédits nécessaires pour permettre l'exécution et l'achèvement des études techniques d'implantation et de méthodes de construction des deux tracés de la liaison fluviale à grand gabarit, mer du Nord-Méditerranée et introduites les procédures de réservation et d'acquisition des terrains ».

En 1964, inaugurant le Foire de Lyon, j'avais le plaisir personnel de l'entendre confirmer son entière adhésion. Bien sûr, on sait qu'en dépit de la Constitution, le Premier ministre propose et le Président de la République dispose, mais l'accord de ce dernier n'était pas moins complet.

En 1961, à Marseille — je sais bien que M. Defferre n'était pas alors candidat et que cela a peut-être plus de rapport qu'un vain peuple et le bon sens ne l'imaginent (*Sourires*) — le Président de la République s'exprimait sans ambages: « Marseille est au bout du Rhône, disait-il, et c'est la communication Rhin-Rhône qui est la clé de voûte d'une grande réorganisation nécessaire du point de vue national et européen et je ne crois pas que vous ayez des raisons de penser que la décision ne soit prise. La décision est prise effectivement d'opérer cette réalisation dès que ce sera possible et que les études en cours auront abouti. »

J'ai cité très respectueusement et très exactement les paroles de M. le Président de la République. C'était en 1961. En 1964, M. le Président de la République, dont on peut espérer qu'il a été tenu au courant des études effectuées et qu'il avait annoncées, soulignait lors des cérémonies d'inauguration de la Moselle navigable l'importance et la nécessité « du développement coordonné des voies de communications, en particulier des liaisons fluviales entre le bassin du Rhône et le bassin rhénan ».

L'engagement est public mais les faits ne répondent pas à l'engagement. Nous sommes en 1965, la situation est rigoureusement la même qu'en 1962.

Votre commission des finances, sous la signature de M. Pellenc, publiait en mai 1962 une note d'information sur le sujet.

Je vous en recommande d'autant plus la lecture qu'elle me dispensera de précisions nécessaires mais trop longues. Aujourd'hui on pourrait sans rien changer répéter ce qu'elle disait alors. Même les travaux régulièrement financés sont restés en panne pour la plupart. La liaison Rhin-Méditerranée, qui n'a figuré au IV<sup>e</sup> plan que par préterition, risque fort, si nous nous en rapportons à la position connue du Gouvernement et de ses experts, de ne pas l'être davantage dans le V<sup>e</sup> plan.

Quant à M. Jacquet qui en 1962, comme rapporteur général du budget, estimait souhaitable et nécessaire qu'une décision soit prise par le Gouvernement et portée à la connaissance du Parlement et de l'opinion publique, devenu ministre, il affirmait paisiblement le 1<sup>er</sup> décembre 1964 « qu'il n'était pas encore convaincu de la nécessité d'une liaison fluviale ».

Devant la masse prodigieuse de travaux et d'études sérieux, on peut conclure qu'il ne le sera jamais, et c'est à peu près ce qu'il a dit, il y a quelques jours, devant notre commission des affaires économiques

Alors, évidence et promesses réitérées d'un côté, inertie et mauvaise volonté de l'autre, nous avons le droit de chercher à comprendre et de savoir une fois pour toutes ce que veut le Gouvernement.

Tel est le sens de mon intervention d'aujourd'hui. Telle est la raison de la question que je pose en souhaitant, sans trop y croire, qu'il y sera répondu.

Faut-il rappeler que l'efficacité d'une voie fluviale à grand gabarit est incontestée dans le monde économique moderne? Tous les précédents étrangers en ont apporté une éclatante

démonstration. Sans multiplier les exemples qui tous iraient dans le même sens, je pense en particulier au réseau navigable russe qui vient d'être l'objet, ces dernières années, de travaux prodigieux, je citerai seulement les réalisations évoquées par le rapport de la commission Bouloche, dont nous parlerons tout à l'heure, ce rapport qui est le fer de lance, j'allais dire la force de frappe, des adversaires du projet. Qu'il s'agisse de l'amélioration de l'Ohio aux Etats-Unis ou du Main en Allemagne, le rapport Bouloche reconnaît le lien direct entre l'aménagement fluvial et le développement du potentiel économique. Nous verrons bientôt ce qu'il faut penser des réserves, d'ailleurs exactes, faites pour l'aménagement du Neckar.

Donc, on peut admettre presque comme un axiome que l'ouverture de la voie d'eau entraîne le développement économique de la région considérée, avec comme postulat que tous les moyens de communication, chemins de fer compris, voient leur activité considérablement augmentée.

Il n'y aura qu'une seule exception, celle de Rhin-Méditerranée. J'affirme que cette dernière opération non seulement est payante, mais qu'elle est aussi une nécessité, d'abord pour l'Europe. Regardez, si vous l'avez sous les yeux, la carte que j'ai souhaité vous faire distribuer. Vous y verrez, au Nord, une magnifique dorsale, le Rhin, d'où se détachent une série de branches perpendiculaires desservant les pays vers l'Ouest et vers l'Est. Or, si l'aménagement du territoire doit être désormais conçu dans un cadre européen, ne croyez-vous pas que le bon sens commande que l'épine dorsale du Rhin rejoigne celle du Rhône avec les ramifications correspondantes afin qu'à l'Europort de Rotterdam corresponde, en liaison directe, l'Europort de Marseille. Au demeurant, nous devons craindre que, si nous sommes incapables d'ouvrir au Rhin ce débouché vers le Sud par la France, il ne le trouve vers le Danube.

Seules des considérations politiques ont empêché que cette liaison soit réalisée aujourd'hui et si l'aménagement du Neckar dont on parlait tout à l'heure sert de prétexte à la commission Bouloche pour des conclusions pessimistes, puisque le Neckar est effectivement une impasse, nous ne pouvons y voir — c'est du moins mon avis — de la part des Allemands qu'un pari sur l'avenir, pourtant singulièrement plus aléatoire que celui que le bon sens nous commande de faire pour Rhin-Méditerranée. Si cette hypothèse se réalisait, nous risquerions fort de voir se constituer, au lieu de cette fameuse Europe de l'Atlantique à l'Oural dont on nous parle avec tant d'amour, une autre Europe de Rotterdam à la mer Noire dans laquelle la France n'aurait plus qu'une place diminuée.

Si la liaison est nécessaire à la France dans l'Europe, elle ne l'est pas moins dans l'intérêt strictement et égoïstement national. Si vous voulez bien vous reporter au croquis que je vous ai proposé vous comprendrez, sans explication superflue, ce qu'est le désert français, par le désert des moyens de transport, canaux ou autoroutes, alors que le réseau français des chemins de fer, le seul cohérent — comme il est le seul privilégié — converge inexorablement vers Paris. Il est vain de prétendre lutter contre le développement excessif de la région parisienne, de prôner la déconcentration, si vous ne donnez pas au pays où vous voulez ramener la vie et retenir la population une armature rationnelle d'équipement économique et de transports. Cette armature du Rhône, avec ses ramifications vers l'Ouest et le Sud-Ouest, fera plus pour la déconcentration de la région parisienne que la coercition ou même une incitation financière limitée et sans lendemain. C'est en donnant à l'entreprise industrielle, grâce à une circulation facilitée, multipliée, la certitude de prospérer et de durer qu'on l'incitera valablement à quitter Paris.

Le temps m'empêche d'insister sur le rapport direct entre la création du grand axe à la fois circulatoire, économique et humain, d'une part, et la décongestion de Paris, d'autre part. Je ne saurais dire mieux, au surplus, que M. Jacquet, ministre des travaux publics qui, le 5 avril 1965, il y a moins de deux mois, prononçait à Lille ces paroles éminemment raisonnables. Même s'il oubliait de parler de ce qui nous intéresse et si son dire est en contradiction avec son attitude, il affirmait :

« Les régions bénéficiant d'une surabondance apparente de moyens de transport en ont retiré des avantages indirects considérables, une industrialisation et une urbanisation linéaires ont pu s'y développer favorisant les concentrations industrielles, avec toutes les économies qu'elles procurent, sans entraîner cependant les congestions urbaines coûteuses comme celles qui résultent par exemple du développement concentrique de la région parisienne ».

Retenons au moins qu'au dire de M. Delouvrier l'adaptation totale de l'agglomération parisienne dans ses équipements, ses constructions, ses moyens de circulation exigerait au rythme actuel 500 milliards par an, c'est-à-dire, notons-le en passant,

beaucoup plus que le coût total de la liaison Rhin—Rhône—Méditerranée. Surtout retenons que toute accélération supplémentaire devrait se traduire, sous peine d'asphyxie, par des dépenses d'aménagement croissant à un rythme très supérieur à celui de l'afflux des populations et des industries.

Nous ne devons pas ignorer un certain nombre d'autres problèmes d'intérêt national. D'abord, le risque d'enclavement économique de la France de l'Est dans ce que les auteurs du plan appellent eux-mêmes, car ce n'est pas de moi, une « nouvelle Lotharingie ». Je tiens à donner le texte du rapport ministériel sur les grandes options du plan — vous voyez que j'ai de très bons auteurs — tel que nous pouvons le lire à la page 30 du tome IV : « Aussi doit-on se demander si les régions les plus riches et les plus développées de la Communauté économique européenne qui sont contiguës ne tendront pas à constituer une Lotharingie fortement industrialisée bénéficiant d'un marché de consommation particulièrement dense, des plus grandes possibilités de spécialisation et des coûts de transport les plus réduits. »

Quand un Gouvernement se fait le champion orgueilleux et intransigeant de l'indépendance nationale, ne pensez-vous pas que la conséquence immédiate qu'il devrait tirer de ce texte, qui est son œuvre, serait de tout faire pour que nos régions du Nord et de l'Est ne soient pas détachées, même économiquement, de l'ensemble du territoire ?

Le problème de Marseille, je crois pouvoir le placer sans hésitation dans le cadre de l'intérêt national. Il suffit pour s'en convaincre de lire ces quelques lignes du rapport de la commission pour le plan d'aménagement. Dans leur concision, elles remplaceront bien des exposés. Que dit ce texte qui doit en principe servir de base pour l'élaboration du plan ?

« Le plus grand port méditerranéen n'est pas Marseille mais Rotterdam. Cette situation ne peut que s'aggraver si les ports méditerranéens continuent à avoir dans leur dos une porte fermée.

« La décolonisation va permettre aux pays de la zone franc, qui à l'abri du monopole du pavillon constituaient la plus grande part de la clientèle des ports français de la Méditerranée, de reprendre leur liberté. Le risque est donc grand de voir les ports du Nord absorber encore une part importante du trafic avec l'Afrique, Madagascar et l'Asie, jusqu'à présent réservée aux ports méditerranéens. Une grave menace de régression puis d'asphyxie pèse donc sur les ports français de la Méditerranée et notamment Marseille.

« La création rapide d'une voie fluviale à grand gabarit permettant aux convois poussés de relier directement la vallée du Rhône et celle du Rhin, la Méditerranée à la Lorraine, l'Alsace, l'Allemagne, la Belgique et la mer du Nord est pour Marseille, à courte échéance, une question vitale ».

Si de l'aménagement général du territoire nous passons à chacune des régions, les conclusions ne sont pas moins évidentes ni la nécessité moins aiguë. Je n'en ferai rien cependant et pour deux raisons : d'abord, tels de nos collègues représentant les régions intéressées le feront mieux que moi, ensuite et surtout, je ne viens pas ici plaider la cause de la région que j'ai l'honneur de représenter, le motif qui m'inspire n'a rien de local. Je souhaite que ce silence volontaire fasse comprendre que mon intervention a en vue un intérêt plus large et plus haut, européen autant que français. Mais j'irai plus loin : même si un ministre en exercice, faisant campagne pour les élections municipales, a pu laisser imprimer sous sa signature que la liaison Rhin—Méditerranée ne se ferait que si les électeurs lyonnais comprenaient leur intérêt et votaient pour lui, je me refuse, jusqu'à présent, à croire que cela reflète la conception d'un régime qui se targue si volontiers de grandeur et d'unité nationales. (*Applaudissements au centre gauche et à gauche.*)

**M. Pierre de La Gontrie.** Très bien !

**M. Auguste Pinton.** Sur un point, toutefois, je voudrais dire quelques mots. En partant du principe : diviser pour régner, on a quelquefois cherché à provoquer l'opposition de régions qui ne sont point immédiatement concernées par le projet et dont, certes, beaucoup de revendications sont légitimes et urgentes. Mais le développement des régions de l'Ouest et du Sud-Ouest, au moyen de grands systèmes de circulation et particulièrement des voies navigables, passe nécessairement par l'aménagement du sillon Rhin—Rhône.

J'évoquais tout à l'heure le Rhin, épine dorsale du système fluvial allemand. La carte vous montre encore qu'il en est de même pour le Rhône et que tout retard dans son aménagement doit se répercuter en s'exagérant sur les travaux légiti-

mement souhaités pour la Garonne, la Loire, voire même la Seine. Au demeurant, cette vérité a été, je le sais et je m'en réjouis, pleinement admise par les représentants les plus accrédités des régions économiques de l'Ouest de la France.

De cet exposé trop long, que résulte-t-il ? Qu'il s'agisse des exemples étrangers, de l'intérêt de l'Europe, de l'aménagement du territoire dont on parle tant et pour lequel on fait si peu, une évidence ressort : il faut commencer et réaliser, dans le plus bref délai raisonnable, la liaison fluviale à grand gabarit entre la mer du Nord et la Méditerranée.

Il serait d'autant moins nécessaire d'insister que toutes les études réalisées avant et après 1962 par des organismes publics ou privés, la commission nationale de l'aménagement du territoire, sous les auspices de M. Thomas d'abord, puis plus récemment de M. Philippe Lamour, la commission des grandes liaisons fluviales du ministère des travaux publics, les groupes d'études des chambres de commerce, la société d'études mer du Nord—Méditerranée, pour n'en citer que quelques unes, ont conclu dans le même sens. Alors — je le dis franchement — nous entrons dans le domaine de l'inexplicable. De tous ces travaux dont nul ne pouvait contester le sérieux, auxquels ont contribué tant de personnes aux origines les plus diverses, industriels, fonctionnaires, commerçants, techniciens, on ne retient rien. Un seul est préféré, c'est le fameux rapport de la commission Boullouche déposé à la fin de 1961. Son mérite, semble-t-il, doit donc être immense et son raisonnement incontestable. Or, dans cette commission qui ne comprenait cependant que des fonctionnaires, la moitié d'entre eux exactement n'ont pas été d'accord et ils ont établi un contre-rapport sur lequel on a fait silence. Notons aussi que ce rapport a été remis sous la seule responsabilité de son président, lequel, chose singulière, a, dit-on, changé d'avis. Maire de Montbéliard...

**M. Marcel Prélot.** Evidemment !

**M. Auguste Pinton.** ... au contact direct de la réalité, il aurait trouvé son chemin de Damas et il adorerait aujourd'hui ce qu'il brûlait hier.

La critique la plus complète et la plus pertinente de ce rapport, vous la trouverez — je vous invite à vous y reporter, cela nous fera gagner beaucoup de temps — dans la note d'information déjà citée de notre commission des finances. En financier et en économiste au moins aussi averti, notre collègue, M. Pellenc, qu'un deuil familial a empêché d'être présent parmi nous, est allé au fond du fatras technico-financier duquel pouvait difficilement se dégager un profane armé seulement de sa conviction et de son bon sens. Citons au moins la conclusion de cette critique serrée et dense : « Quelle est la valeur des travaux qui ont déterminé l'attitude gouvernementale en 1962 », et j'ajoute : qui continuent de la déterminer en 1965 ? « Un examen approfondi montre qu'ils comportent, en ce qui concerne les éléments d'appréciation fondamentaux, des erreurs, des lacunes, des omissions, des inexactitudes telles qu'on peut se demander si c'est bien là un effet du hasard ; ils témoignent par ailleurs d'avis, de méthodes et de raisonnements qui déroutent l'esprit, tout cela avec l'apparence, en raison du volume des documents qui les relatent, d'avoir été effectués avec une attention et un soin qui méritent considération.

« Par un singulier hasard, ajoute M. Pellenc, on relève que toutes ces déficiences, toutes ces anomalies, aboutissent à des résultats qui, tous sans exception, sont défavorables à la voie d'eau. »

Je vous renvoie au rapport pour une énumération fort pertinente et nullement exhaustive.

J'avais pour ma part noté un certain nombre d'observations complémentaires. La nécessité de vous épargner m'oblige à laisser de côté certaines citations édifiantes.

Notez cependant qu'à propos du trafic induit, c'est-à-dire résultant du développement industriel consécutif, qui est surtout une évidence et dont le responsable du rapport avait au demeurant peu de chemin à faire pour vérifier l'exactitude en allant visiter les implantations industrielles le long du canal d'Alsace, il écrit cette phrase que je vous cite, car elle illustre un mécanisme intellectuel bien inquiétant : « En fait, aucune donnée ne permet de conclure que les effets induits se produiront avec la rapidité et l'importance nécessaires pour justifier l'investissement. En sens inverse, rien ne s'oppose à ce que de tels effets puissent effectivement se produire ». Voilà, mesdames, messieurs, pourquoi votre fille est muette !

Je pourrais d'ailleurs insister sur l'hérésie économique de la proposition d'un équipement ferroviaire qui, avec un déficit accru, payé par l'Etat, permettrait d'assurer des tarifs aussi bas que le prix normalement pratiqué par la voie navigable.

Mais je ne puis terminer cette analyse sans condamner la solution mixte carrément avancée par le rapport Bouloche, c'est-à-dire la combinaison de la voie ferrée et de la voie fluviale avec un système extrêmement compliqué, toutes sortes d'astuces de rupture de charge et de tarifs mixtes. Le remède serait pire que le mal. Il aurait suffi à l'auteur de se relire pour s'en convaincre. Quand il prend prétexte des résultats de l'aménagement du Neckar, il n'avait qu'à ouvrir les yeux pour voir qu'effectivement, si les résultats ne sont pas aussi satisfaisants qu'on pourrait le souhaiter, c'est que là la voie d'eau finit dans une impasse et qu'il faut ensuite la relayer par le chemin de fer ou la route.

Il serait trop long, au surplus, d'entrer dans le détail de ce qu'on peut appeler la fausse querelle des coûts et de la rentabilité.

Pour le coût de l'opération, je me bornerai à citer ces quelques lignes de M. Sudreau qui est devenu, vous le savez, président de la Société d'études Rhin-Méditerranée et qui entreprend de démontrer la nécessité d'un engagement financier et d'un calendrier pour le V<sup>e</sup> plan.

« Cet engagement n'entraînera, écrit-il, pendant la période d'exécution du V<sup>e</sup> plan, que des charges peu importantes. L'annuité à inscrire dans chaque budget sera, en effet, de l'ordre de 100 millions de francs. Au-delà de 1970, et pour l'achèvement des liaisons, on ne dépassera pas une annuité de 250 millions. Rappelons pour mémoire qu'avant toute réalisation, les études de l'avion supersonique *Concorde* nécessitent des ouvertures de crédits de 3 milliards de francs, soit à peine moins que le coût total de la liaison, à raison de 750 millions par an. »

Il ajoute — ce qui n'est pas sans intérêt — que, « compte tenu des deux franchissements de seuil pour établir la double liaison par la Lorraine et par l'Alsace, la dépense est aujourd'hui du même ordre de grandeur que celle consentie pour l'amélioration d'autres liaisons fluviales intéressant la France ou la Communauté européenne ». Il faut également remarquer que le coût du kilomètre de voie navigable à grand gabarit ne dépasse pas celui d'une autoroute de liaison.

Quant à la rentabilité, remarquons seulement ceci : quand, abrité derrière le rapport Bouloche, c'est-à-dire, puisque nous parlons d'eau, derrière une digue qui fait eau de toutes parts, le Gouvernement invoque la rentabilité insuffisante de 3,5 p. 100 alors que, nous dit-il, 7 p. 100 seraient nécessaires, il trahit délibérément l'un des deux impératifs de son propre plan puisqu'il se borne à transférer le présent dans l'avenir sans tenir compte de l'effet d'induction et surtout en oubliant cette volonté d'entraînement et d'orientation vers l'avenir qui cependant, toujours d'après le Gouvernement, est l'une des grandes raisons d'être du plan.

Pour vous montrer ce qu'il y a d'équivoque et de troublant dans ce fait de refuser de voir dans la rentabilité de l'opération autre chose que le calcul mathématique de ce qui se passera dans cinq ans par rapport à ce qui se passe maintenant, sans tenir compte de la volonté de créer quelque chose de différent et de meilleur, je ne puis que vous relire — je ne l'avais pas prévu, mais je crois que c'est nécessaire — un extrait du rapport sur les options. À la page 7, quand il s'agit de définir la position même du Gouvernement, il est précisé : « Il faut souligner un trait de grande importance : la seule exigence de projection, c'est-à-dire la détermination de l'avenir en fonction des réalités présentes ou de l'évolution présente constatée est, on l'a vu, réductrice d'incertitude, mais le plan n'annonce pas seulement le probable ; il exprime aussi le souhaitable. À l'anticipation neutre, il ajoute l'affirmation de volonté ; il ne formule pas seulement des prévisions, il donne au développement économique des objectifs. Si le plan est, à certains égards, moins que la projection, il est à d'autres égards beaucoup plus qu'elle. Il a plus d'effet que ne l'annoncent les résultats ; il est l'illustration et la défense d'une politique à moyen terme ».

Je crois pouvoir dire résumant ainsi toute l'argumentation sur laquelle s'appuie le Gouvernement que celui-ci ne voit dans cette affaire que la seule projection et qu'il oublie totalement, volontairement, l'orientation vers l'avenir.

J'ajouterai simplement que lorsqu'on parle de rentabilité, je voudrais bien savoir comment on est arrivé à 3 1/2 p. 100 pour la voie d'eau alors que — cela a été dit par le ministre des travaux publics devant notre commission — on en est à 14 p. 100 de rentabilité pour les autoroutes. Bien entendu ne me faites pas dire que je suis contre les autoroutes, ni que je trouve qu'on en fait trop ; mais je demande selon quelles méthodes d'investigation et de calculs on est parvenu à ces deux chiffres et si ces méthodes ont été les mêmes dans les deux cas.

Au surplus, le rapport Bouloche était d'avance démolé par toutes les études qui l'ont précédé.

Il a été pulvérisé par toutes celles qui l'ont suivi. Cependant en 1965, comme en 1962, il demeure, pour le Gouvernement, la Bible, le Coran, j'allais dire la Constitution qu'on ne viole pas (*Sourires*), en tout ce qui concerne la liaison Rhin-Méditerranée.

On en reste — malgré toutes les promesses fussent-elles les plus augustes et toutes les déclarations lénitives — à la formule qui excluait en fait la liaison du IV<sup>e</sup> Plan parce qu'il était dit :

« Les avantages attendus par les collectivités risquent d'être inférieurs au niveau nécessaire pour justifier les opérations proposées dans le cadre des opérations économiques du IV<sup>e</sup> plan. »

C'est faux. On le sait ; mais on n'en persiste pas moins et le texte sur les grandes options pour le V<sup>e</sup> plan reprend le même thème en y ajoutant cette fois — il faut être juste — un peu plus d'hypocrisie. Il faut que je vous lise ce passage — je cite mes sources — de la page 138 du tome II :

« Les travaux d'étude ont montré la nécessité de réaliser une infrastructure de transports fluviaux, ferroviaires ou routiers qui soit adaptée aux perspectives de ce développement. Toutefois, ce groupe estime qu'il ne peut être question, pour l'instant, de procéder *a priori* à un choix entre les divers investissements de communications. Il lui apparaît que le problème essentiel n'est pas de déterminer si l'on réalise ou si l'on ne réalise pas une voie d'eau à grand gabarit reliant le bassin du Rhin à celui du Rhône, mais de savoir quand le développement économique justifiera tel ou tel investissement, étant entendu que les investissements économiquement justifiés seront réalisés en temps voulu. La chronologie de mise en service des divers investissements serait fixée dans chaque hypothèse de développement retenue pour en déduire, compte tenu des délais de l'étude et de la réalisation, une « fourchette » aussi étroite que possible enserrant la date optimale de lancement des études puis des travaux. »

Ce n'est peut-être pas très clair. Tout se passe comme si, avec la volonté bien arrêtée de ne rien faire, on avait cependant mauvaise conscience. De là ces corrections — j'allais dire ces repentirs, mais non ! — ces témoignages verbaux de bonne volonté aussitôt démentis par les faits, ces ouvertures de crédits qui ne sont pas utilisés ou qui ne le sont qu'au compte-gouttes. De là aussi ces contradictions d'un ministre à l'autre, à croire que le kaléidoscope de gouvernements dont se gaussait l'autre jour le Président de la République se place maintenant d'un ministre à l'autre, dans le même Gouvernement, quand ce n'est pas dans le même ministre, suivant le jour et le lieu où il parle. (*Sourires*.)

Dès lors, comment peut-on agir avec obstination contre une évidence que l'on est, par ailleurs, bien obligé de reconnaître ? Comment, sans doute, mais surtout pourquoi ?

L'économie dit oui, de même que toutes les probabilités fondées sur des exemples patents et sur la doctrine même du Gouvernement en matière de déconcentration et d'aménagement du territoire.

Le bon sens dit oui, ce bon sens qui vaut bien la science dite économétrique dont on parle, mais qui est encore à créer et dont on a affecté de se servir dans le rapport Bouloche avec un appareil mathématique qui a été plus utilisé comme arme de combat que comme outil de travail et de clarté.

L'Europe, l'intérêt et le prestige français, dont on est apparemment si fier, disent oui. Le Président de la République dit oui ; je sais bien qu'il dit beaucoup de choses ! Mais rien ne se fait parce que le chemin de fer a dit non. Assuré du quasi-monopole, ou tout au moins d'une prééminence éclatante, le chemin de fer entend cette fois encore combattre et réduire son vieux rival comme il l'a fait dans le passé. Quand je dis « le chemin de fer », je le dis à dessein car je pense beaucoup plus à un état d'esprit qu'à une institution. Or, « l'esprit chemin de fer » a des ramifications d'autant plus puissantes dans les autres sphères de l'administration et peut-être de l'économie que seul un monopole garanti et renforcé permettrait de limiter un déficit sans cesse croissant et qui risque de devenir catastrophique. A ce point, je le dis, je considère que c'est de plus en plus inacceptable. D'abord, parce qu'il est vain de s'insurger contre une évolution irréversible des techniques et des normes économiques ; ensuite et surtout parce que cette bataille pour le prestige et la prééminence est aussi fâcheuse pour celui qui la conduit que pour celui que l'on pense écraser.

Nous comprenons bien le désir de survivre de toute technique. Pourtant l'expérience a démontré — le ministre le rappelait il n'y a pas si longtemps — que partout où le rail, la route, l'eau se trouvent sur le même tracé, le développement économique



est suffisant pour permettre à chacun non pas une régression due à la concurrence, mais, au contraire, une expansion des trafics. L'opposition traditionnelle du rail et de l'eau relèvent d'une optique malthusienne qui ne saurait être profitable ni à l'un ni à l'autre.

Telle est la situation. Alors que les études réclamées sont depuis longtemps achevées et qu'on se demande ce qui pourrait encore être cherché dans un sens ou dans l'autre, nous en sommes aujourd'hui au même point qu'il y a quatre ans et, d'après ce que nous savons, le V<sup>e</sup> plan serait plutôt en retrait sur le IV<sup>e</sup>.

Le Gouvernement, cependant conscient d'une réalité éclatante, ne s'en accroche pas moins au rapport Bouloche, tout dégonflé et tout percé qu'il soit !

A l'heure où s'élaborent les dispositions essentielles du V<sup>e</sup> plan, l'opinion publique à le droit de savoir. Quant au Parlement, il a le devoir de demander au Gouvernement de prendre en conscience et, pour une fois, clairement ses responsabilités.

Ou bien cette décision sera favorable et sans équivoque, et, pour ce faire, elle sera conforme au programme de réalisation proposé par la commission d'aménagement du territoire, à savoir, d'une part, l'exécution et l'élargissement des travaux qui, inscrits dans le IV<sup>e</sup> plan, n'ont pas été exécutés et, d'autre part et surtout, parce que cela seul aura valeur d'engagement définitif, le franchissement d'au moins l'un des deux seuils.

Rappelons-nous que l'échéance du V<sup>e</sup> plan est essentielle. Les décisions qui seront prises en ce qui concerne l'axe mer du Nord-Méditerranée et l'effet qui leur sera donné auront « à l'horizon 1985 », qu'évoque le plan, des incidences considérables et irréversibles.

Ou bien, cédant à des traditions peut-être estimables mais périmées, s'inclinant devant des groupes d'intérêts et de pression que l'on n'ose nommer, le Gouvernement tournera le dos à la réalité et à l'avenir, mais au moins nous sortirons de cette incertitude et de cette équivoque dont la malfeasance, plus grave qu'un refus, était en 1962 dénoncée par M. Jacquet lui-même.

Nous vérifierons, une fois de plus, combien il y a peu de réalité derrière ces affirmations d'audace, d'action, de recherche de la grandeur dont on nous parle tant.

Sans doute nos avertissements ne vous impressionnent pas et vous ne vous souciez guère de les écouter. Mais dans quinze ans, dans vingt ans, quand, dans une Europe où nous serons devenus les parents pauvres, les Français s'interrogeront sur l'aberration, peut-être alors jugée criminelle, qui aura laissé notre pays passer à côté de sa chance, ils jugeront sans indulgence. Au moins sauront-ils que beaucoup avaient vu clair et que, même sans être entendus, ils avaient indiqué la voie de la vérité, du bon sens et du progrès. (*Applaudissements à gauche, au centre gauche et à droite.*)

**M. le président.** La parole est à Mme Cardot.

**Mme Marie-Hélène Cardot.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, je ne voudrais pas manquer l'occasion que me donne la question de M. Pinton, dont je partage les préoccupations, pour insister sur la nécessité de l'aménagement de la Meuse dont les études ont été prévues dans les plans précédents. C'est un problème capital en cette période de récession dans notre région dont l'avenir économique devient très inquiétant.

Cependant, l'aménagement des ensembles n'est pas une affaire limitée à un département ou à une région ; c'est un problème national et même international, lorsqu'il s'agit d'un ensemble d'opérations qui concernent le Nord-Ouest européen. Nous sommes au moment où s'élaborent en France les choix qui vont commander la réalisation d'équipements pour cinq années et orienter pour une durée bien plus longue encore l'économie du pays. La mise à grand gabarit de la Meuse sera le moyen à la fois d'assurer le développement nécessaire d'une part importante du territoire national et de cimenter entre elles les principales zones des activités de l'Europe du Nord-Ouest qui ne peuvent se concevoir, pour être réellement efficaces, que prolongées, reliées, en quelque sorte soudées aux régions les unes aux autres, aux régions industrialisées de la métropole et au-delà de l'Europe elle-même.

De la réalisation des projets à l'étude, plusieurs départements français attendent la chance de leur avenir ; mais l'économie du pays tout entier peut, elle, en espérer une meilleure cohésion, donc une force accrue, alors que le Marché commun va exiger de chacun de ses participants qu'ils mettent en œuvre tous leurs atouts.

C'est leur vaste *hinterland* industriel et ses moyens de communication, voies d'eau et autoroutes, qui sont la base essentielle de la prospérité vraiment remarquable de ceux que nous pouvons appeler nos concurrents européens, si parfaitement équipés pour travailler dans les meilleures conditions de productivité avec des zones industrielles à l'échelle européenne dans le Marché commun.

Le Président de la République, avec toute l'autorité qui s'attache à ses paroles, a rappelé à diverses reprises que la Meuse est destinée à devenir une des grandes artères de l'Europe de demain. Mais pour que cette réalisation ait toute son efficacité, pour qu'elle soit rendue possible dans les meilleures conditions, il importe que la décision officielle du Gouvernement français soit prise dès à présent sans aucun retard. Cette inscription doit figurer dans le V<sup>e</sup> Plan afin que les investissements industriels qui font l'objet de prévisions à long terme puissent déjà en tenir compte.

Cette décision s'impose d'urgence pour la défense des mines de fer lorraines qui constituent les derniers gisements européens ; mon collègue et ami M. Jager vous en parlera mieux que je ne puis le faire moi-même. Il est de notre intérêt que nos amis les sidérurgistes belges gardent une sécurité d'approvisionnement et ne se confient pas uniquement à leurs fournisseurs africains ou sud-américains.

Il est indispensable que la France soit solidement accrochée par un axe économique traversant de part en part son territoire et que soit aménagée une section de la Meuse partant de Troussey pour remonter vers le Nord.

Lors de la discussion des grandes options du V<sup>e</sup> plan proposées par le Gouvernement et approuvées par le Parlement, M. le Premier ministre a dit :

« Les commissions compétentes devront indiquer les actions concrètes à entreprendre dans les régions situées à l'est du territoire national et destinées à donner une réalité tangible, tant en ce qui concerne les implantations industrielles que l'équipement des centres urbains et le développement coordonné des voies de communications, en particulier des liaisons fluviales entre le bassin du Rhône et le bassin rhénan. »

Il semble bien également que, dans le cadre d'une liaison Seine-Est de la France, la Meuse soit très bien placée, d'autant plus que le groupe technique de la commission des grandes liaisons fluviales qui siège au ministère des travaux publics s'est prononcé pour l'itinéraire Nord. Les raisons de ce choix sont techniques : moindres difficultés de relief ; elles sont financières : moindre coût de réalisation ; elles sont économiques puisque le tracé est commun à l'une des trois branches du projet de liaison mer du Nord-Méditerranée. Celle de la branche Meuse, fleuve européen et axe de croissance économique, est considérable et elle ne souffre pas, en période de sécheresse, de l'inconvénient des baisses d'eau.

Du fait de la géographie, la canalisation de la Meuse constitue une des conditions essentielles de l'équilibre entre les régions françaises et l'on peut dire sans exagérer d'aucune manière que, parmi les axes navigables dont le destin est suspendu à la rédaction du V<sup>e</sup> plan, la Meuse, au moins dans son cours sud, est la seule susceptible de servir à deux fins : relier le sud au nord, mais aussi mettre en relation deux régions puissantes mais qui manquent de liens naturels, la région lorraine et la région parisienne. Car si l'on peut, en effet, imaginer plusieurs voies possibles pour relier la Seine à l'Est de la France, c'est, je le répète, de l'avis des experts, le parcours nord empruntant l'Oise, le canal latéral à l'Aisne, le canal des Ardennes et la Meuse, qui constitue, en raison du moindre coût des ouvrages et de l'altitude moindre des seuils de partage, la voie la plus économique et la plus rentable.

N'oublions pas qu'en matière de liaisons fluviales, le Rhin et la Moselle, la Seine, le canal du Nord et de nombreuses voies en Belgique, en Hollande et en Allemagne, ont fait l'objet de travaux qui les ont portés ou doivent les porter au gabarit international et leur permettre de faire circuler des convois poussés de 1.500 et 3.000 tonnes dans les Ardennes et en Champagne, les canaux et les fleuves les plus importants ne peuvent pour l'instant porter que des péniches de 250 tonnes.

Cette situation peut inspirer la crainte légitime de voir éclater l'économie française, le Nord et la région parisienne demeurant repliés sur eux-mêmes ou s'efforçant de s'ouvrir vers l'Ouest, tandis que l'Alsace et la Lorraine, se tournant vers l'Allemagne, entretiendraient avec la Sarre et la Ruhr notamment, des relations de plus en plus étroites.

Comblant le vide causé par l'insuffisance des voies de communications résultant des guerres et que constitue la région Champagne-Ardenne conjurerait ce danger. Si des liaisons suffisantes



sont réalisées, la région parisienne et le Nord d'un côté, la Lorraine et l'Alsace de l'autre, pourront établir des relations qui leur permettront de se compléter utilement. Paris et la Lorraine pourront même, en se « desserrant » vers la Champagne et les Ardennes, faire se rejoindre peu à peu leurs activités économiques.

En conclusion, la situation fluviale dans l'Est de la France exige des décisions rapides. L'économie européenne est placée sous le signe des transports. Le nier serait admettre et vouloir sa régression et les réalités sont malheureusement actuellement différentes. Chaque fois qu'un axe économique sera susceptible d'apporter un flux de richesses à travers notre territoire, il y aura saturation des transports et, en conséquence, aucune concurrence possible sur le plan des infrastructures comme sur celui des transports. Il faut qu'il y ait une coordination si nous voulons faire de l'aménagement du territoire. Si nous voulons que notre pays soit organisé, pensé et qu'il puisse s'adapter à l'avenir, il est indispensable que l'on puisse coordonner à la fois les transports et les infrastructures. Il faut que les pouvoirs publics et les responsables puissent faire connaître aux industriels trois, quatre, cinq et même dix ans à l'avance ce qu'ils ont l'intention de faire. Il faut prévoir, en même temps que les zones industrielles, les moyens de transport qui représentent le support du développement industriel dont nous avons tant besoin.

Il importe donc de nous doter de toute urgence des moyens de communications les plus modernes, en particulier pour les voies d'eau et les autoroutes. La France — il m'est pénible de le dire — a un retard des plus considérables sur nos voisins européens. Les canaux aménagés s'arrêtent à la frontière, les autoroutes allemandes et belges ne sont pas raccordées avec le réseau français et la S. N. C. F., qui a cependant fait un effort technique important, risque d'être distancée. Les Allemands électrifient la voie ferrée se trouvant sur la rive gauche du Rhin pour rouler à près de 180 kilomètres à l'heure.

C'est un cri d'alarme que je lance vers le Gouvernement avant de descendre de cette tribune, car l'urgence des réalisations est particulièrement évidente ainsi qu'on peut s'en rendre compte par la détérioration accélérée du trafic fluvial de l'Est, que je connais mieux. Les utilisateurs de la voie d'eau, les transporteurs, inquiets, découragés, hésitent à investir des capitaux sur un canal dont la vétusté ne leur garantit plus des conditions d'exploitation normales.

**M. François Schleiter.** Très bien !

**Mme Marie-Hélène Cardot.** La voie d'eau Mer du Nord-Méditerranée apportera un regain de prospérité et permettra à la France de mieux jouer à armes égales son rôle économique dans la compétition du Marché commun avec les autres pôles économiques de l'Europe. La Meuse aménagée constituera l'un des éléments de la liaison ; elle sera un complément nécessaire des branches mosellane et rhénane pour écouler vers le Nord les produits d'exportation, comme le souhaite la sidérurgie lorraine et, dans l'axe Est-Ouest, le tracé Nord de la liaison Seine-Est reliant la Lorraine à Paris par la Meuse, le canal des Ardennes, l'Aisne, l'Oise servant de débouché aux produits lorrains qui pourront être alors transformés à Paris et expédiés par Rouen et le Havre.

La liaison Meuse servira de débouché aux produits de la vallée de la Meuse dont les acheteurs sont à Paris. Elle servira de débouché à la région de Reims et aux zones céréalières de l'Aisne et de la Champagne. C'est ainsi que, dans un ensemble cohérent, la vallée de la Meuse est appelée à devenir un élément indispensable aux liaisons Nord-Sud comme aux liaisons Est-Ouest, intégré dans un ensemble économique français qui s'étendra de Rouen et de Dunkerque à Metz, Nancy et Strasbourg. Assurant une des liaisons avec le Midi, la Meuse jouera le rôle européen que lui assigne la géographie en faisant se rejoindre des régions aux vocations complémentaires.

Il faut que, dans le V<sup>e</sup> Plan, des décisions dont le retard est incompréhensible soient enfin prises dans le plus grand intérêt du pays. (Applaudissements.)

**M. le président.** La parole est à M. René Jager.

**M. René Jager.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le caractère de ce débat, pour nous d'une gravité exceptionnelle et d'une importance capitale pour l'avenir et l'équilibre économique et social de la nation, doit constituer à l'adresse du Gouvernement non pas un réquisitoire encore moins une sommation, mais bien l'appel angoissé de nos régions, de nos provinces qui ont conscience à tous les stades d'aller lentement vers leur déperdition.

Elles ont conscience que l'horizon ne saurait s'éclaircir que d'une série de décisions à court, moyen et long terme et que l'aménagement du territoire ne se fera pas ou se fera mal s'il est bien vrai que le district parisien doit recueillir douze, puis seize millions d'habitants, ce qui doit absorber pour le moins cinquante fois plus de crédits que l'aménagement de l'axe mer du Nord—Méditerranée. Que restera-t-il comme moyens, devant les options budgétaires déjà lourdes, pour honorer les tranches opératoires et du V<sup>e</sup> plan et des plans à venir ?

Le dossier qui nous concerne et nous préoccupe, et qui vient d'être très brillamment plaidé par nos excellents collègues M. Pinton et Mme Marie-Hélène Cardot, est suffisamment connu des responsables du Gouvernement, à travers une très abondante documentation, pour me dispenser de le rouvrir.

Après la voix rhodanienne qui nous a, entre autres, situés les préoccupations des métropoles du Sud, permettez-moi, monsieur le secrétaire d'Etat, de me faire très brièvement l'interprète des préoccupations du bassin lorrain en les actualisant le plus possible.

Quand le maréchal Vauban déclarait naguère que « Metz défend l'Etat », il traduisait trois siècles en arrière la construction de la future ligne Maginot et faisait de la Lorraine le rempart de la sécurité nationale. On sait ce que cela a donné.

Avec le Marché commun, notre région se trouve au cœur, au carrefour, à l'avant-garde de la formidable compétition économique européenne. Cette région, comme sa voisine l'Alsace, accepte avec joie et fierté sa mission de combat qui se veut pacifique, certes, mais elle a le sentiment, sinon la conviction que l'Etat lui distribue trop parcimonieusement des moyens pour la mener à bien. Ce sentiment est, du reste, partagé par les neuf régions concernées par le futur axe fluvial.

Mais, plus particulièrement dans le bassin lorrain, nous nous interrogeons sur notre avenir et non sans inquiétude. J'ajoute que, dès demain, ces inquiétudes feraient place à un magnifique élan si le Gouvernement voulait se donner la peine d'inscrire positivement dans le V<sup>e</sup> plan la poursuite de l'axe fluvial Rotterdam—Marseille.

Un immense potentiel humain et matériel se trouve d'ores et déjà en état de disponibilité pour vivifier l'opération et voudrait jouer gagnant dans l'intérêt régional, national et européen. C'est cette attente angoissée qu'il convient présentement de ne pas décevoir.

Notre potentiel matériel, monsieur le secrétaire d'Etat, est connu. Dans le complexe Lorraine-Luxembourg-Sarre, le bassin lorrain, riche de ses réserves de minerai de fer évaluées à 6 milliards de tonnes, auxquelles il faut ajouter 5 milliards de tonnes de charbon, demeure pour un siècle et au-delà, un atout économique de première grandeur.

Nos prévisions de production d'acier, à l'heure actuelle de 12 millions de tonnes, seront de 15 millions de tonnes en 1970. Or, pour produire 15 millions de tonnes d'acier, il faut le concours et la manutention de cinq fois ce tonnage, c'est-à-dire de 75 millions de tonnes de matière chaque année, soit à peu près 70 millions de tonnes de plus qu'au début de ce siècle.

Je n'ai pas besoin de souligner que le transport par voie d'eau de ces matières réduirait singulièrement les coûts de production. La sidérurgie lorraine, dont près de 70 p. 100 du chiffre d'affaires se trouvent grevés de dettes, a néanmoins posé un acte de foi dans l'avenir lorrain en démarrant récemment le plus moderne complexe métallurgique, mais elle sait d'ores et déjà que le désenclavement assuré vers le Nord n'a de sens que s'il est poursuivi vers le Sud car, si elle ne peut pas prendre antenne dans la région marseillaise, des concurrents étrangers redoutables s'empareraient des marchés du Sud de la France et de la région méditerranéenne, comme des débouchés du Moyen-Orient et des territoires africains.

Pour ce qui est de notre minerai de fer — 55 millions de tonnes d'extraction par an — personne n'ignore qu'il subit et subira encore le contrecoup de la concurrence des minerais d'outre-mer et d'outre Atlantique plus riches en teneur de fer. A la menace de la récession, de la régression et de la concurrence, nos sidérurgistes essaient de faire front en opposant dès maintenant les nouveaux procédés d'enrichissement et d'agglomération, opérations qui seront excellentement menées à bien si le Gouvernement entend suivre la voie de nos économistes et de nos élus et se résout à opter en faveur de l'implantation d'une raffinerie sur les berges de la Moselle. Qu'il veuille bien ne pas renvoyer aux calendes grecques sa décision : des voisins pourraient être amenés à nous gagner de vitesse et à nous placer devant le fait accompli.

Enfin, il ne vous aura pas échappé que notre sidérurgie doit demain engager un nouveau combat à la suite de la toute récente décision — elle date du 14 février dernier — selon laquelle dix-sept aciéries allemandes et hollandaises conduites par le puissant trust allemand Mannesmann avaient décidé la réalisation d'ici à 1968 d'un complexe minéralier géant à Rotterdam où, dans l'Europort, sur une surface de 200 hectares, sera implanté un centre de transbordement et de traitement des minerais, de 35 millions de tonnes de capacité, et de 10 millions de tonnes pour les charbons auquel viendrait s'ajouter une installation de purification du minerai dont la production atteindrait 25 millions de tonnes par an.

Si le Gouvernement ne réagissait pas, en liaison avec nos sidérurgistes, pour parer le coup, notre minerai de fer risque, au-delà des menaces qui pèsent déjà sur lui, de voir se fermer brutalement toutes ses portes à l'exportation et nous nous trouverions devant une nouvelle phase de réduction de main-d'œuvre insupportable, si l'on songe à l'extraordinaire poussée démographique dans notre bassin.

Il apparaît une fois encore que la voie d'eau avec les activités industrielles qu'elle attire inmanquablement apportera et apportera les relais d'emploi que j'évoquerai tout à l'heure.

Faisant partie de la même préoccupation, la jonction fluviale bassin sidérurgique-Charbonnages de Lorraine par une voie à grand gabarit et permettant d'englober une bonne partie de l'industrie sarroise avec un potentiel de trafic de 10 millions de tonnes apparaît indispensable si notre puissant gisement houiller avec ses industries de la houille, flanqué au surplus de 4 milliards de tonnes de réserve en Sarre, ne veut courir à l'asphyxie dans son actuel enclavement. Une liaison à grand gabarit avec la Moselle canalisée s'impose et réduira considérablement les coûts élevés du charbon cokéfié ou non vers la sidérurgie ou les centrales thermiques.

Par rapport au noyau sidérurgique, le bassin houiller de Lorraine, important réservoir de main-d'œuvre, pôle puissant d'activités enclavé et excentré, s'oriente économiquement et sociologiquement vers la Sarre allemande dynamique parce que bénéficiant des plus larges investissements. Aussi bien, si l'avenir du bassin houiller se retrouve dans l'encouragement à des activités carbochimiques et pétrochimiques complémentaires, la nécessité du tronçon navigable Moselle-bassin houiller avec prolongement vers la Sarre nous apparaît évident. Les avant-projets sont d'ores et déjà déposés à l'échelon des instances gouvernementales.

La commission de développement économique de Lorraine, réunie récemment pour étudier le rapport préparatoire au V<sup>e</sup> plan, s'est trouvée unanime pour retenir un impératif prioritaire entre tous : la création d'emplois. Je ne veux pas abuser de chiffres. Dans dix ans, alors que le taux de natalité de la région est le plus élevé de France, la seule région de Lorraine comptera plus de trois millions d'habitants ; il faudra trouver 70.000 emplois nouveaux et d'ores et déjà, la scolarisation prolongée ne jouant pas encore, quantité de jeunes, notamment dans le bassin houiller, cherchent vainement du travail.

Pour une région qui a la réputation d'être florissante, qu'il me soit permis tout spécialement de souligner un fait majeur et marquant qui demande à être médité : près de 15.000 frontaliers lorrains et alsaciens sont réduits à aller travailler chaque jour en Allemagne, en Sarre, dans le Palatinat et dans le pays de Bade. Il ne faut donc pas conclure que nous sommes une région de plein emploi ou de sur-emploi quand nous ne sommes pas à même d'assurer le gagne-pain de nos ressortissants nationaux. (*Applaudissements.*)

Nous ne le pouvons pas — autre conclusion de la CODER — faute d'industries de transformation qui, axées sur le fer, l'acier et le charbon, devront désormais servir logiquement et naturellement de complémentarité à l'industrie lourde, offrir des relais d'emploi et servir d'encadrement à la jeunesse qui monte en bataillons serrés.

A ces industries de transformation, il n'y aura pas de meilleure assise, chez nous comme chez nos voisins de Meurthe-et-Moselle, comme dans les Vosges où la crise de l'industrie textile pose de graves problèmes de reconversion et d'emploi, pour la Meuse et les Ardennes, bref pour toute notre région de l'Est, que l'ouverture vers le Sud de l'axe fluvial Meuse, Moselle-Saône et Rhin-Rhône.

Interrogé ces jours-ci à Metz sur les perspectives des chances d'inscription de nouvelles tranches de réalisations de cet axe dans le V<sup>e</sup> Plan, M. Massé — il devait rester dans son rôle — déclarait avec un sourire sceptique : « Je ne suis pas un distributeur d'espérances. » Nous savons que M. Massé n'a pas pour la réalisation un préjugé très favorable.

Nous savons aussi que, pour l'heure, dans le domaine des voies navigables et dans le cadre du V<sup>e</sup> Plan, rien ou presque rien n'a été retenu dans « l'enveloppe » en faveur de la poursuite de l'axe Rotterdam-Marseille. Nous connaissons encore les oppositions irréductibles de certaine grande compagnie de transport qui, d'ailleurs, loin de perdre quoi que ce soit à cette opération, en recueillerait par induction un bénéfice non négligeable, démontré partout où de nouveaux réseaux fluviaux ont été créés.

Enfin, l'argument généralement avancé, déjà largement développé tout à l'heure par notre collègue M. Pinton — le dernier recueilli d'ailleurs — c'est que le Gouvernement se rallierait le cas échéant à l'ouvrage si sa rentabilité était au moins de l'ordre de 7 p. 100. Les études faites à tous échelons ont démontré largement, non seulement un tonnage annuel assuré au départ de huit millions de tonnes, mais aussi, en s'inspirant de la leçon des canaux réalisés récemment à l'étranger, dans le Benelux comme aux Etats-Unis, en Allemagne comme en U. R. S. S., l'effet multiplicateur de la rentabilité des voies fluviales nouvelles.

Ne serions-nous pas, monsieur le secrétaire d'Etat, devant un dialogue de sourds ?

N'avons-nous pas entendu que telle route nationale ou départementale ne commandait pas de modernisation sous le prétexte que la circulation y était insuffisante, alors que, précisément, elle ne l'était que parce que la route était impraticable ? Autrement dit, l'on suggère de créer les besoins avant de créer l'organe, quand les besoins sont évidents ou n'arrivent pas à se manifester et sont nécessairement taris parce que l'organe n'existe pas.

Monsieur le secrétaire d'Etat, le Gouvernement pourrait-il nous dire aujourd'hui quelle sera la future rentabilité du *Concorde*, par exemple ? Personne n'en sait rien.

Je n'ai pas, monsieur le secrétaire d'Etat, évoqué l'opération Rhin-Rhône, ni l'aménagement de la Meuse dont il a été question déjà, ni, non plus, le projet Seine-Moselle, qui préoccupe un certain nombre de nos amis, mais qui n'a de sens véritable que si l'on donne d'abord à la Moselle et au Rhin leur entier déploiement vers le Sud. Je ne voudrais pas non plus, en ayant plaidé devant vous le dossier Lorraine, eu égard à cet axe fluvial, donner l'impression de vouloir ignorer les besoins parfois dramatiques d'autres régions. Elles défendent, comme nous, leurs populations et cherchent à sauver leurs provinces qui font la véritable force et la santé de ce pays.

Si j'ai abusé du témoignage de ma province natale — vous m'en excuserez — j'ai conscience d'avoir répondu à un devoir. Que ceux qui ont la lourde charge de préparer au pays des lendemains meilleurs veuillent bien ouvrir une carte ou un atlas et y lire les données actuelles du réseau fluvial européen ! Le nôtre est l'un des plus faibles et des plus médiocres. Qu'ils veuillent bien constater que la Meuse — on l'a dit tout à l'heure — s'arrête canalisée à la frontière franco-belge, que la Moselle révélera son ouverture au gabarit international jusqu'à Nancy-Frouard, que le Rhin pourra en dernière analyse charrier les convois poussés jusqu'à Bâle.

Ainsi, monsieur le secrétaire d'Etat, la Lorraine aura vu s'ouvrir, de la Moselle canalisée de Metz à Coblenze, sa communication fluviale essentiellement vers le Nord avec le Rhin, Rotterdam, Anvers et les ports hanséatiques, Brême, Hambourg et Wilhelmshafen. L'isolement dont souffrait le bassin industriel lorrain est, certes, rompu, mais il l'est vers le Nord seulement. Qu'est-ce que cela veut dire ? Cela signifie que, si vous ne vous décidez pas à ouvrir la voie du Sud, la voie de la France, la voie de l'équilibre économique français dans un véritable aménagement équilibré du territoire, la grande assise de l'industrie lourde française, l'un des principaux fleurons de notre économie ou bien sera vouée à l'asphyxie, ou bien subira inmanquablement la puissante attraction de notre voisine l'Allemagne dont la prospérité économique tient déjà du vertige.

Récemment, visiteur à Bonn, M. Giscard d'Estaing ne constatait-il pas que la situation de l'économie allemande était particulièrement brillante ? Quand on constate cela, on est tenté d'ajouter qu'elle risque, à échéance plus ou moins lointaine, de devenir inquiétante, si, par malheur, les hommes s'avisent à cultiver à nouveau le bacille toujours rapidement proliférant du nationalisme.

Cette situation risque de devenir grave, si nous ne prenons pas dès maintenant la claire vision des réalités de demain. En effet, si le Gouvernement ne s'emparait pas du V<sup>e</sup> plan pour se déterminer irréversiblement en faveur du prolongement de

l'axe Mer du Nord—Méditerranée, alors que la voie est ouverte vers le Nord, il sera trop tard — dans le cadre du Marché commun qui ouvre les frontières — pour empêcher que notre économie de l'Est de la France ne bascule vers l'économie allemande qui déjà fait vivre un bon nombre de nos frontaliers. Pour éviter une pareille faute — et les fautes coûtent cher ! — il faut que la voie fluviale puisse de Strasbourg, de Metz et de Mézières-Charleville à Marseille, apporter au pays l'élan, l'expansion et l'équilibre.

Je n'hésite pas à dire, monsieur le secrétaire d'Etat, que, dans l'état actuel des choses, la Lorraine — le sentiment est unanime sur ce point — se trouve à la croisée des chemins. Alors que, pendant longtemps, nous avons pu croire en la victoire du charbon, du fer et de l'acier, les données internationales sont brutalement renversées et nous sommes obligés d'engager un combat nouveau, tenace et vigilant pour que notre nombreuse jeunesse ait quelques lendemains qui chantent.

Aussi bien ai-je tenu à vous apporter ces éléments complémentaires au dossier déjà ardemment plaidé de l'axe Rotterdam—Marseille, pour lequel neuf régions et vingt-deux départements au moins attendent du Gouvernement le « feu vert ».

Nous ne voulons pas savoir, monsieur le secrétaire d'Etat, si vous êtes ou non en mesure de nous apporter l'engagement décisif attendu de partout, mais nous sommes nombreux dans ce pays à ne pas vouloir porter devant l'histoire et l'avenir de la France la responsabilité d'un refus et d'un échec qui auraient une portée incalculable. Aux portes de nos frontières, où nous, les Lorrains, nous voyons et nous écoutons, nous avons le devoir de vous dire d'aller hardiment de l'avant. Réalisez l'axe Rotterdam—Marseille et poursuivez l'unification de l'Europe; vous aurez servi on ne peut mieux la cause du progrès et de la paix parce que vous aurez donné à la France les piliers les plus robustes de l'aménagement du territoire.

Mes amis et mes collègues de cette région — notamment le président Paul Driant et M. Pierre Fastinger — qui m'ont prié de traduire ici leurs soucis et leurs vœux, attendent désormais du Gouvernement autre chose que des prises de position contradictoires. Nos provinces, riches d'hommes de bonne volonté conscients de leur responsabilité devant la jeunesse nombreuse qui va se présenter demain au marché du travail, conscients de la gravité de l'enjeu que pose l'axe fluvial Nord-Sud, conscients de nos retards dans l'équipement économique et socio-culturel, demandent au Premier ministre d'inscrire dans le V<sup>e</sup> plan et sans hésitation des crédits suffisamment indicateurs d'une décision définitivement arrêtée. Il y va, monsieur le secrétaire d'Etat, pour une bonne part de l'avenir même de la France. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

**M. le président.** La parole est à M. Camille Vallin.

**M. Camille Vallin.** Mesdames, messieurs, les déclarations parfois contradictoires et souvent évasives des membres du Gouvernement et du président de la République lui-même suscitent l'inquiétude et font planer la plus grande incertitude sur les intentions du Gouvernement concernant l'axe fluvial mer du Nord—Méditerranée.

Notre collègue Pinton a rappelé ces déclarations et je n'y reviendrai pas. Je me bornerai à rappeler la dernière en date, celle du ministre des travaux publics et des transports disant n'être pas encore convaincu de la nécessité d'une voie fluviale Nord—Sud.

Cette déclaration, qu'il avait faite le 1<sup>er</sup> décembre 1964 à Marseille, il vient de la reprendre devant la commission des affaires économiques du Sénat. Si cette position était maintenue, on pourrait se demander pourquoi le Gouvernement avait décidé, lors de la présentation du IV<sup>e</sup> plan en août 1962, toute une série de dispositions destinées à hâter la réalisation de la liaison mer du Nord—Méditerranée. Malgré un certain retard, ces dispositions sont d'ailleurs entrées pour une part dans le domaine des réalisations; par exemple, le IV<sup>e</sup> plan avait prévu de doubler la cadence des travaux d'aménagement du Rhône à l'aval de Lyon et, de fait, ces travaux, qui ne devaient s'achever qu'en 1985, le seront en 1972. Quatre chutes sur douze sont en service, deux en cours d'aménagement, dont celle de Pierre-Bénite aux portes de Lyon, les six autres chutes devant être ouvertes à raison d'au moins une tous les dix-huit mois.

Il est bien évident que si on devait en rester là, on pourrait s'interroger sur l'utilité de tels aménagements. Aménager une voie fluviale à grand gabarit entre Lyon et Marseille n'est certes pas une chose négligeable, mais cette voie ne jouera qu'un rôle économique secondaire si elle ne se prolonge pas au-delà de Lyon, vers la Moselle et le Rhin et vers la mer du Nord.

Les avantages d'une telle voie ont été maintes fois soulignés : diminution de moitié des coûts de transports, réduction considérable de la durée des trajets et surtout création d'un trafic nouveau particulièrement important entre la Lorraine, Lyon et Marseille. Il est incontestable que le long de cet axe pourraient s'implanter de nombreuses industries nouvelles. Certaines d'entre elles s'implanteraient d'ailleurs dès maintenant si elles avaient la certitude de pouvoir disposer dans les dix ans qui viennent d'une voie d'eau à grand gabarit.

Quelles objections peut-on faire à cette réalisation ? La plus importante semble venir de la S. N. C. F. qui voudrait éviter le développement d'un moyen de transport concurrentiel. Il faut d'ailleurs souligner que cette opposition des milieux intéressés par les transports ferroviaires a déjà porté, dans le passé, un énorme préjudice au développement du réseau de voies navigables, c'est-à-dire en définitive à l'intérêt national. Alors qu'en 1914 le réseau fluvial français était le meilleur de l'Europe, il est aujourd'hui le plus vétuste. On a ainsi sacrifié un moyen de transport économique et porté un préjudice sérieux au développement de l'économie française au profit des seuls intérêts de quelques groupes financiers. Il est d'ailleurs étrange qu'une société nationale comme la S. N. C. F. puisse encore faire prévaloir des intérêts privés étroits sur l'intérêt national, ce qui prouve — soit dit en passant — la nécessité d'une modification fondamentale et d'une démocratisation de la gestion de cette société, comme d'ailleurs des sociétés nationalisées en général, afin de les soustraire à la domination des monopoles.

Mais, en vérité, la crainte de la concurrence n'est même pas justifiée. De toute évidence la réalisation de la liaison fluviale mer du Nord—Méditerranée entraînerait sur cet axe une expansion économique et un développement des échanges tels que le chemin de fer lui-même en serait bénéficiaire. De toute manière, il n'est pas possible d'admettre que le développement des moyens de transport dans notre pays soit compromis par la volonté d'un organisme, fût-il société nationale, qui ait la prétention de se réserver le monopole des transports.

Reste le problème du financement. Or, de ce point de vue, les charges seraient loin d'être exorbitantes. Il ressort en effet des études financières qu'une annuité de l'ordre de 100 millions de francs serait suffisante pour chacune des années du V<sup>e</sup> Plan. Au-delà de 1970, et pour l'achèvement des liaisons, on ne dépasserait pas une annuité de 250 millions. Ainsi, pour des travaux aussi bénéfiques pour le développement de l'économie française, l'incidence financière serait relativement modeste. Lorsqu'on la compare au surplus aux milliers de milliards gaspillés, par exemple, dans la force de frappe, son caractère modeste apparaît avec plus d'évidence encore.

C'est pourquoi, mesdames, messieurs, nous considérons que dès le début du V<sup>e</sup> plan devraient être engagées les opérations nécessaires à la réalisation de cette grande liaison fluviale mer du Nord—Méditerranée qui est d'un intérêt vital pour le développement de l'économie de notre pays et pour son avenir, qui serait gravement compromis s'il n'en était pas ainsi. (*Applaudissements à l'extrême gauche et sur divers autres bancs.*)

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

**M. Roger Carcassonne.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, j'ai à vous présenter les excuses de ma collègue Mlle Irma Rapuzzi, qui devait prendre la parole dans ce débat au nom de la région marseillaise. Nous avons appris au dernier moment qu'elle était souffrante; vous serez ainsi privés du charme de sa personne et de sa brillante éloquence. Je vais donc vous dire au pied levé quelles sont les angoisses de notre département en présence de l'attitude actuelle du Gouvernement.

MM. Pinton et Pellenc se sont penchés sur ce problème depuis de nombreuses années et c'est avec beaucoup d'émotion que nous avons entendu tout à l'heure non seulement M. Pinton, mais aussi Mme Cardot, M. Jager et M. Vallin nous lancer les cris d'angoisse des différentes régions de France. Il y a unanimité, je crois, dans cette assemblée et dans le pays pour la réalisation de la liaison Méditerranée—Mer du Nord.

Ce n'est pas seulement la région marseillaise qui se plaint, c'est le Sud-Ouest, c'est le Nord-Est de la France, dont vous avez entendu tout à l'heure les éloquentes orateurs vous exprimer toutes les craintes que leur inspire l'attitude du Gouvernement. En effet, nous avons lu hier, dans *Combat*, avant une interview percutante de notre ami M. Pellenc, dont nous regrettons pour les motifs qui ont été invoqués l'absence aujourd'hui, une déclaration de M. Maurice-Bokanowski faite en Lorraine ces jours-ci. Il a indiqué qu'il s'agissait d'un pari et qu'en dépit des analyses les plus fouillées, on était nécessairement conduit à faire des

réserves sur l'importance du trafic appelé à emprunter cette voie d'eau, sur le degré de rentabilité de cet investissement. « Les chances de réalisation de cette grande artère européenne, a-t-il ajouté, restent cependant entières. La décision prise naguère d'accélérer les travaux d'aménagement du Rhône témoigne du préjugé favorable avec lequel le projet a été accueilli par le Gouvernement ». Mais le mot « pari » nous choque.

Il n'est pas permis au Gouvernement de faire des paris et de « jouer au tiercé ». En général, quand il s'engage, il le fait sur un projet très étudié et très sûr. M. le ministre des travaux publics, d'abord, l'a déclaré. M. le Premier ministre ensuite, enfin M. le Président de la République, à Marseille, ont affirmé que nous pouvions compter sur la réalisation du projet. Or, aujourd'hui, on paraît douter de cette réalisation. Rien n'a été fait au titre du IV<sup>e</sup> plan et les déclarations de M. le ministre des travaux publics en ce qui concerne le V<sup>e</sup> plan, sont très évasives. Nous pouvons même dire qu'il a essayé de ne rien promettre pour le V<sup>e</sup> plan.

Je sais bien que M. le ministre de l'industrie prononce quelquefois ce qu'on appelle à Marseille des paroles malheureuses. Mon ami M. Brégégère m'a dit que, dernièrement, en Dordogne, il avait fait des déclarations qui n'avaient pas plu aux parlementaires n'appartenant pas au parti gouvernemental. Je veux bien croire, malgré tout, que les paroles de M. le ministre de l'industrie, en Dordogne et aussi en Lorraine, ne sont pas définitives.

Nous avons l'impression qu'on veut être agréable à la Société nationale des chemins de fer français. De ce côté-là, une résistance évidente freine et bloque le projet. Ne veut-on pas, par contre, être désagréable au maire de Marseille ? A l'approche des élections présidentielles, on n'a pas le désir d'apporter des paroles apaisantes sur la réalisation Rhône-Rhin. Ce serait peut-être dangereux de lui faciliter la tâche ! Cependant, le maire de Marseille n'est pas seul en cause. Une vaste région, qui mérite de vivre, est intéressée ! Le grand port de Marseille n'est pas le plus grand port méditerranéen ; M. Pellenc l'a déclaré. M. Pinton l'a rappelé ; il a un trafic de 27 millions de tonnes, alors que Rotterdam en compte 90 millions, dont 37 millions concernant le tonnage méditerranéen. Ce qui est extrêmement grave, c'est que l'on crée une zone industrielle, le complexe sidérurgique de Fos-sur-Mer, qui pourrait avoir un trafic de 12 millions de tonnes avec un canal à large gabarit qui va nous échapper. On n'a pas l'air de tenir compte du désastre que cela pourrait représenter pour Marseille et pour toute cette région si le projet n'était pas réalisé.

M. Bokanowski a dit : « Peu de rentabilité. » Je voudrais savoir si la S. N. C. F. a une très grosse rentabilité ! Puis il nous dit que cela coûtera cher. Je me demande quel est le montant de la force de frappe ; est-ce qu'il n'est pas très élevé aussi ? Et sa rentabilité sera-t-elle très grande ? Certainement pas. Elle sera désastreuse, vous le savez, pour tous sauf pour quelques gros fournisseurs.

Comme parlementaire européen, je partage entièrement les soucis que mon ami Pinton a développés tout à l'heure avec tant de chaleur et d'éloquence. Mes fonctions me conduisent souvent en Allemagne, au bord du Rhin, du Main, ou en Hollande, dans le port de Rotterdam. Quand nous voyons ce trafic magnifique sur le Rhin de 100 millions de tonnes et que nous comparons notre pauvre trafic de un million de tonnes sur le Rhône et de 300.000 tonnes sur le canal du Rhône au Rhin, quand nous pensons qu'il faut trois semaines pour aller de Strasbourg ou de Nancy à Marseille, quand nous pensons aussi à ce qu'est devenu cet immense port de Rotterdam, qui avait été entièrement détruit pendant la guerre et qui connaît maintenant une prospérité inouïe, nous sommes vraiment déçus en constatant combien on fait peu pour nos canaux.

Le Rhône, la Saône ne permettent pas l'utilisation de bateaux de plus de 1.000 tonnes, les canaux de l'Est et du Rhône au Rhin ne sont utilisables que pour des bateaux de moins de 280 tonnes ; pourtant il est établi, toutes les études l'ont démontré, que, là où des canaux ou des voies fluviales sont aménagés la prospérité s'installe immédiatement, l'industrie se développe et le pays prospère.

En raison de cette grandeur qu'on invoque si souvent, que nous recherchons tous à un égal degré, nous demandons, monsieur le ministre, que soit prévu dans le V<sup>e</sup> plan un commencement de cette belle réalisation qui a été formellement promise. Prendre une position contraire serait porter un coup mortel à l'avenir de la France. *(Applaudissements à gauche, au centre gauche et à droite.)*

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

**M. François Schleiter.** Mesdames, messieurs, à l'instant notre collègue Roger Carcassonne évoquait la visite toute récente — elle date des trois derniers jours — du ministre de l'industrie et du commerce dans la capitale lorraine où il venait présider les manifestations marquant le 150<sup>e</sup> anniversaire de la chambre de commerce de la Moselle.

Cette région de Lorraine bénéficie de deux grands journaux quotidiens : l'un d'entre eux représente la réponse du ministre, questionné sur l'axe fluvial Mer du Nord—Méditerranée, comme « une véritable douche » ; l'autre journal titre au contraire : « Axe mer du Nord—Méditerranée : préjugé favorable du Gouvernement ».

Vous comprendrez ainsi notre perplexité et nos inquiétudes ; mais, ce soir, mes chers collègues, nous serions vraiment tristes si le Sénat avait le sentiment d'avoir été en vain, une fois de plus, le témoin impuissant de ce que d'aucuns appellent le traditionnel festival mer du Nord—Méditerranée par le Rhin, la Moselle et la Meuse.

Nous ne serions pas davantage satisfaits de lasser le Sénat et d'entreprendre de nous répéter les uns après les autres.

Voilà pourquoi je bornerai mon propos, en conclusion, à quelques très brèves observations.

Si vous nous voyez nombreux à cette tribune, c'est parce qu'en effet le projet est vaste, c'est parce qu'il couvre une très grande partie de la France et c'est cette représentativité que vous avez eue sous les yeux. Nous avons tous encore dans l'esprit une réunion, très vaste elle aussi, qui avait été suscitée à Lyon, il y a quelques années, à la suite d'une simple circulaire tirée à la ronéo, où le nom du président de la chambre de commerce locale était imprimé, mais qui n'était pas signé : plusieurs milliers de participants s'étaient cependant rassemblés et je crois que leur représentativité n'était pas contestable. Nous avons gardé le souvenir de cette sorte d'assemblée née spontanément en raison de l'actualité du problème.

Dans les mêmes conditions, ce soir, nous avons voulu, représentant une grande partie de la France, mettant de côté nos considérations locales particulières, dire que nous étions en parfait accord sur la vaste zone considérée, que des décisions importantes s'imposaient au pays relativement à notre équipement devant l'Europe et qu'ensemble nous étions conscients que l'heure du choix paraissait venue pour le Gouvernement.

Les appréciations de la presse sur la même déclaration du ministre du commerce et de l'industrie sont divergentes et je vous en ai cité deux qui sont assez opposées. Le Sénat est dans la même perplexité et se pose les mêmes questions.

Vous avez constaté, mesdames, messieurs, que, ce soir, nous n'avons pas davantage le projet de vous faire les témoins d'une délibération du conseil général du Rhône, des Bouches-du-Rhône, des Ardennes, de la Moselle ou de la Meuse, mais qu'à l'imitation de l'initiateur de ce débat, notre collègue Pinton, nous avons voulu évoquer les considérations d'ordre national, la conjoncture internationale, européenne, urgente, à notre porte, laissant l'intérêt local et subalterne, bien qu'il apporte sa pierre et contribue à la prospérité générale. Les collègues qui m'ont précédé ont suffisamment rappelé la valeur de la voie d'eau moderne à 1.400 tonnes ; c'est écrit partout, on l'a étudié par le détail depuis des années, contesté, puis l'on a repoussé, mis à néant les arguments spécieux. Lorsque des projets semblables à celui-ci ont été réalisés ailleurs — nous en avons de nombreux exemples à la disposition de tous, des parlementaires et du Gouvernement, exemples que l'on peut aller vérifier sur place — toujours, les prévisions ont été bousculées, pulvérisées par des implantations industrielles denses et nombreuses et par l'accroissement considérable du trafic.

Je ferai simplement observer, ce soir, après l'étude très détaillée et si intéressante de nos collègues, que la question orale renouvelée de notre collègue Pinton s'est élargie en un très vaste débat sur l'aménagement du territoire. Or, en cette matière, il est bien souhaitable d'écarter les oppositions qui rendent toutes les meilleures études stériles, qui empêchent de progresser et qui peuvent mettre à néant toutes les propositions du Plan.

Je souhaiterais que ne soient pas opposés les moyens de communication entre eux ; je souhaiterais que ne soit pas opposé l'Est de la France à l'Ouest, comme il a été dit tout à l'heure ; je souhaiterais que l'axe mer du Nord—Méditerranée ne soit pas opposé au projet Seine-Est de la France et à d'autres encore ; je souhaiterais enfin que le ministre des travaux publics ne soit pas mis en opposition avec le ministre de l'industrie et du commerce.



Tous ensemble, nous assumerons nos responsabilités ; tous ensemble, sans plus attendre, nous prendrons ces responsabilités pour l'avenir de notre pays, pour assurer sa situation dans l'économie européenne ; ou, tous ensemble — et ce sera notre malheur ! — nous accepterons le délai, nous hésiterons devant une réalisation dont l'importance a été précisée tout à l'heure devant vous et que nul n'a contestée.

De notre côté, nous savons bien que le commissariat au Plan a une charge redoutable, comme le Gouvernement d'ailleurs ; nous savons bien qu'il faut opérer des choix, mais nous avons l'exemple de voisins qui, eux aussi, sont passés par des alternatives diverses, qui, eux aussi, n'ont pas connu toujours la prospérité, mais dont la prospérité présente n'est pas sans nous troubler.

A l'instant, avec autorité, le sénateur de la Moselle, notre collègue Jager, nous a demandé d'y réfléchir. Les cartes qui nous ont été fournies de façon si opportune par M. Pinton avant le débat font apparaître, hélas ! dans le domaine des autoroutes et dans le domaine des voies navigables modernes, notre indigence. La vue de ces cartes commande, qu'à n'importe quel prix et sans délai, des décisions interviennent.

Je le répète, pour la dernière fois je pense, à moins que mon collègue Julien Brunhes, avec l'autorité qu'il s'est acquise au-delà de nos frontières n'y apporte une note internationale, nous autres, représentants des régions frontalières, nous constatons tous les jours les efforts pleins d'efficacité de la Hollande, de la Belgique, de l'Allemagne, pour ne parler que de nos voisins les plus proches. En montant à cette sorte d'atomium de Rotterdam, en plein midi, on voit le trafic actuel du port ; on sait, par ailleurs, sa valeur pour l'économie de la province entière et les Hollandais ont fort bien compris que la prospérité apportée à la province tout entière est telle que la province peut participer à l'équilibre de l'exploitation du port.

Voilà ce qu'on voit immédiatement à côté de nos frontières, voilà l'entreprise qu'on juge chez nous audacieuse, que chacun de nos voisins a accepté de prendre à son compte. Est-ce cela le pari ? Tout à l'heure, j'entendais dire que le Gouvernement n'avait pas le droit de jouer au tiercé, d'accepter les paris ; il lui arrive parfois de le faire. Pour de tels paris, je dirai que c'est tant mieux, car ils assureront la prospérité et le développement de la France.

En tout cas, pour l'instant, les communications commerciales de l'Europe sont en train de s'établir, de s'établir définitivement ; il ne dépend pas de nous de les porter plus à l'Ouest dans notre pays ; le sillon mer du Nord-Méditerranée a été le rendez-vous traditionnel de l'Europe les armes à la main. Nous voulons croire que désormais « les couteaux demeureront au vestiaire », mais le sillon mer du Nord-Méditerranée demeurera, tel que l'a voulu la géographie, le rendez-vous de l'Europe, le rendez-vous des hommes face à face, pour le commerce, l'industrie et l'agriculture. Ce rendez-vous n'aura pas lieu en France, chez nous, si nous n'offrons pas, dans des temps convenables, les moyens de communication modernes, par la voie d'eau, par le fer et par la route, et le raisonnement qui consiste à proposer seulement l'un de ces moyens nous paraît absolument déplorable.

Telles sont, sans entrer dans le détail du dossier, tant la question a été examinée avec soin par les intervenants précédents, les réflexions supplémentaires que je voulais vous présenter, monsieur le secrétaire d'Etat. Nous sommes parfaitement conscients de l'ampleur de la tâche qu'un gouvernement a toujours devant lui, mais nous estimons que nous sommes arrivés à l'heure des choix. J'ai trouvé, pour ma part, que la déclaration du ministre de l'industrie et du commerce à Metz n'était pas décourageante ; nous connaissons la position prise par le Président de la République, nous avons été les témoins directs de la position du Premier ministre et nous vous demandons d'insister auprès du Gouvernement pour que ces intentions, sans délai, soient traduites dans les faits. (*Applaudissements à gauche, au centre gauche et à droite.*)

**M. Julien Brunhes.** Je demande la parole.

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

**M. Julien Brunhes.** Monsieur le secrétaire d'Etat, c'est à vous que je m'adresse pour que vous relatiez mon propos, qui sera très bref, à M. le Premier ministre et M. le ministre des transports.

Il y a cinq ans, travaillant à la commission des transports du Parlement européen, en accord total avec nos collègues français des autres groupes, nous avons constaté que, sur le plan ferroviaire, la France était bien équipée, mais dans des conditions de centralisation sur Paris dues au plan Freyssinet assez dan-

gereuses pour l'avenir de notre économie, spécialement pour les économies régionales que nous souhaitons, mais qu'il n'en allait pas de même en ce qui concerne les routes et les voies navigables.

Inutile de parler ce soir de la route française ; nous savons tous quelle est sa situation. Nous sommes d'ailleurs reconnaissants au Gouvernement d'avoir envisagé cette fois un effort supplémentaire pour les autoroutes, effort qui aurait peut-être dû être fait depuis longtemps, mais qui est en tout cas commencé dans le budget et dans le plan.

Pour les voies d'eau, je suis obligé de constater que nous sommes en pleine catastrophe ! Je dis « catastrophe », et vous le savez mieux que moi, monsieur le secrétaire d'Etat, parce que l'infrastructure de la voie d'eau ne se fait pas rapidement, ne s'improvise pas ! Or, quand nous regardons avec nos collègues du Benelux, de l'Allemagne, qui appartiennent à cette commission des transports, ce qui est fait sur le plan technique, quand nous regardons le réseau fluvial, nous constatons que toutes les marchandises qui empruntent la voie fluviale s'arrêtent à la porte de la France si elles ne sont pas véhiculées par le Rhin, qui est notre frontière, ou par la Moselle.

Quel est le résultat de cette situation ? Le résultat le plus certain, c'est que d'ici à quelques années tout le trafic maritime devra être prolongé par la voie de la navigation intérieure. On a beaucoup parlé de Rotterdam. Nous savons tous, pour l'avoir vécu au Parlement européen, que, si on voulait interpréter les traités de Rome, on cataloguerait « détournement de trafic » le fait qu'une marchandise, sur le plan européen, ne passe pas par le port de Rotterdam. C'est la position néerlandaise ; c'est une position qui devient générale et qui le deviendra certainement si nous ne pouvons pas faire communiquer la mer du Nord et la Méditerranée, tout au moins permettre la circulation des chalands de 1.350 tonnes du Rhin.

Actuellement, il n'y a que deux politiques possibles : ou la France joue à fond la carte européenne, auquel cas, indiscutablement, il faut, pour la libre circulation des marchandises, que notre réseau de navigation intérieure et nos ports permettent les échanges permanents avec nos voisins ; ou bien la France ne joue pas la carte européenne et joue une carte très personnelle, auquel cas, il est deux fois plus urgent qu'on puisse faire circuler des marchandises en France à partir du moment où ces marchandises et leur transport participent à la prospérité générale.

Ma conclusion sera très simple. Monsieur le ministre, je vous le dis très franchement, lorsque vous aurez quitté la vie politique, et nous aussi, il peut arriver que l'on s'aperçoive, en effet, que depuis Rotterdam, l'Allemagne, la mer du Nord — je ne parle pas du Neckar, qui sera prolongé, on ne sait pas encore comment — la navigation s'oriente maintenant vers le Danube. Nous savons que le port de Marseille, que l'ensemble du territoire français sera coupé de tous ces centres ! Nous avons été très étonnés de constater que l'ensemble industriel de la Ruhr et de la vallée du Rhin était devenu le plus important du monde entier. D'ailleurs, la confirmation en est donnée par le fait que le port qui reçoit et qui expédie les marchandises, Rotterdam, est devenu en 1964 le premier port du monde, battant New York d'un million de tonnes. Cela signifie que Rotterdam a gagné non seulement parce qu'il est un grand port maritime, mais parce qu'il est un débouché maritime et de voies fluviales considérable.

Par conséquent, je le dis sans aucun bluff, très sérieusement — comme M. Carcassonne l'a déclaré tout à l'heure et comme M. Pinton l'a dit avec tant d'éloquence et de solidité — l'avenir de notre pays est dans la libre circulation des marchandises prévue dans les traités de Rome et elle ne pourra se faire que dans la mesure où les marchandises qui arriveront par la voie rhénane, comme celles qui arriveront par la voie de l'Escaut pourront circuler en France et pourront en particulier, quel que soit le tracé que vous adoptiez, rejoindre la Méditerranée, ce qui permettra, à l'inverse, aux marchandises de la Méditerranée de remonter vers le Nord de l'Europe. Il s'agit, à mon avis, d'une option politique importante et non d'une simple option financière. Je ne crois absolument pas, après avoir étudié la question à fond, que les arguments développés dans le rapport Bouloche et dans d'autres rapports puissent à eux seuls justifier l'abandon d'une telle voie d'eau. Il y a des cas — et le gouvernement actuel nous le rappelle de temps en temps — où, quels que soient les prix de revient, certains travaux et certains investissements doivent être faits. Je regrette qu'il n'en soit pas ainsi dans un domaine aussi important et aussi rentable que celui-là et je vous demande simplement, monsieur le secrétaire d'Etat, au nom de tous mes collègues, de transmettre ces observations au ministre compétent. (*Applaudissements à gauche, au centre gauche et à droite.*)



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

**M. Abel-Durand.** Je n'ai que quelques mots à dire. Je ne veux pas laisser supposer que les représentants de l'Ouest assistent indifférents à ce que M. le secrétaire d'Etat a appelé le festival de l'Est. Festival de l'Est ? D'accord, mais festival européen, s'étendant même à l'Ouest. J'ai entendu avec beaucoup de satisfaction M. Carcassonne parler ici comme parlementaire européen. La construction économique de l'Europe ne sera définitive que lorsque sera réalisé l'axe Rhin-Rhône, auquel nous nous rattacherons, nous gens de l'Ouest.

Il y a quelques jours je suis intervenu dans le débat relatif aux ports autonomes et j'ai esquissé ce que pourrait être un programme pour les ports de l'Atlantique. J'ai indiqué comme essentiel pour eux d'être reliés par un *hinterland* avec l'axe Rhin-Rhône. C'est pourquoi, si éloigné que je sois géographiquement du projet Rhin-Rhône, j'y apporte mon entière adhésion en Européen que je suis. (*Applaudissements.*)

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

**M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre.** La liaison fluviale mer du Nord—Méditerranée, qui est en discussion aujourd'hui à la demande de M. le sénateur Pinton, a fait l'objet d'un certain nombre de prises de position diverses et, dans le passé, parfois passionnées. Le débat d'aujourd'hui, par les développements successifs apportés par Mme Cardot, MM. Jager, Vallin, Carcassonne, Schleiter, Brunhes et M. le président Abel-Durand ont montré non seulement la gravité montante pour l'avenir français mais aussi les dimensions européennes de ce problème.

En réponse aux inquiétudes qui se sont très généralement exprimées, je m'efforcerai, pour ma part, d'être concis, objectif et aussi précis que possible et peut-être de trouver l'occasion de montrer à M. Pinton qu'il a eu raison, dans le texte même de sa question, de ne trouver qu'apparemment contradictoires les déclarations et les décisions ministérielles.

Les indications qu'il est permis de donner sur l'état de préparation du V<sup>e</sup> plan vous montreront à tous, je l'espère, que le Gouvernement entend conserver au nombre de ses buts précis et formels la réalisation de l'axe mer du Nord—Méditerranée.

L'utilité de cette liaison fluviale ne peut être appréciée correctement que par référence à un objectif à long terme qui n'est pas uniquement le transport, mais qui est avant tout l'aménagement du territoire. Cet objectif est le développement privilégié de la portion de notre territoire qui s'étend de la Méditerranée à la mer du Nord, le long des vallées du Rhône et de la Saône au sud, de la Moselle et du Rhin au Nord. Comme vous le savez, cet objectif a été retenu à l'automne dernier par le Gouvernement et le Parlement comme une des grandes options du V<sup>e</sup> plan. Je rappellerai très brièvement ici ce que le Premier ministre indiquait :

« Les commissions compétentes ... » — disait-il — « ... devront indiquer les actions concrètes à entreprendre dans les régions situées à l'est du territoire national et destinées à donner une réalité tangible à l'idée de l'axe économique mer du Nord—Méditerranée, tant en ce qui concerne les implantations industrielles que l'équipement des centres urbains et le développement coordonné des voies de communication, en particulier des liaisons fluviales entre le bassin du Rhône et le bassin rhénan. »

J'ajoute d'ailleurs, pour remonter plus haut, que les instructions données par M. le Premier ministre en 1962 concernant les études à entreprendre ont été suivies. Les études techniques sont faites, les tracés sont maintenant suffisamment précisés, surtout dans les zones urbaines, pour que la procédure de réservation de terrains puisse être engagée dès que le calendrier des réalisations sera fixé.

Au commissariat au plan, un des groupes de travail de la commission nationale d'aménagement du territoire a été spécialement chargé de l'étude des perspectives et des conditions de développement à long terme de l'axe Méditerranée—mer du Nord. Ce groupe avait en particulier pour mission d'étudier d'une façon précise et concrète l'aménagement de l'axe par le choix d'un programme cohérent d'investissements. Il ne s'agissait plus seulement d'étudier une liaison fluviale comme lors de la préparation du IV<sup>e</sup> plan mais aussi d'envisager un ensemble d'équipements collectifs.

A la base de ces études se place la croissance de la population. Les perspectives démographiques ont été élaborées grâce à une double approche : approche nationale par les prévisions de l'institut national de la statistique et des études économiques et celles de la commission nationale d'aménagement du territoire ; approche régionale par la consultation des groupes de tra-

vail régionaux. Les caractéristiques spécifiques de chaque région ont ainsi été pris en considération d'une manière précise et détaillée.

La conclusion principale se résume ainsi : d'ici à 1985 la population totale des zones industrielles ou urbaines situées le long de l'axe aura augmenté de 3.500.000 habitants, ce qui exigera la création de 1.300.000 emplois supplémentaires. C'est en fonction de ces importants développements de la population totale et de la population active que doivent être adoptées ou transformées les infrastructures urbaines et industrielles et les infrastructures de transports.

L'effort d'investissement à consentir est ici d'une ampleur exceptionnelle. Aussi une grande partie des études a-t-elle été consacrée à la meilleure répartition, dans l'espace et dans le temps, de cet effort d'investissement, c'est-à-dire à la fixation de programmes cohérents et coordonnés qui n'oublient aucun des équipements nécessaires mais qui restent compatibles avec ce qu'il est convenu d'appeler les « contraintes financières ».

Avant de parler des liaisons entre vallées, je tiens à bien montrer l'importance des investissements qu'il va falloir réaliser dans les vallées elles-mêmes, car c'est dans les vallées que sont attendus le développement et la concentration de la population et l'industrialisation. Si les structures d'accueil satisfaisantes n'existaient pas l'intérêt économique et l'effet psychologique du franchissement du seuil séparant ces vallées seraient alors considérablement réduits.

C'est dans la vallée du Rhône que l'effort sera sans conteste le plus important au cours du V<sup>e</sup> plan. La reconversion du port de Marseille est commencée. Traditionnellement orientée vers l'outre-mer, d'une activité surtout consacrée jusqu'à ce jour au négoce et au transit, Marseille doit et va devenir un ensemble portuaire et industriel susceptible d'équilibrer le pouvoir d'attraction des ports de la mer du Nord. La transformation de Marseille est une condition préalable de la réussite de l'aménagement du sillon rhodanien et de ses prolongements.

Bien que l'opération n'ait pas été prévue au IV<sup>e</sup> plan d'équipement, mais prévoyant l'orientation du V<sup>e</sup> plan, le Gouvernement a déjà acheté 3.000 hectares de terrains à vocation industrielle et portuaire dans le site de Fos, près de Marseille, et le fonds d'investissement et d'aménagement du territoire est intervenu à cet égard pour une somme de dix millions. Des travaux portuaires de très grande envergure vont maintenant être entrepris. Le Gouvernement envisage la construction d'une darse commerciale, d'une ou de deux darses industrielles et de deux postes pétroliers accessibles aux plus grands navires. Les dépenses correspondantes dépasseront 200 millions de francs.

L'effort d'investissement routier dans la vallée du Rhône sera considérable. Les autorisations de programme prévues pour les seules autoroutes (Logis-neuf—Marseille, Beaune, Lyon, Givors-Rive-de-Giers), s'élèvent à 1.200 millions.

Le coût des travaux d'aménagement de voies navigables sera lui aussi très élevé. L'achèvement de l'aménagement du Rhône entre Lyon et la mer, qui intéresse aussi l'agriculture et la production d'électricité, sera mené rapidement. Les autorisations de programme seront de trois milliards et demi à quatre milliards de francs. L'aménagement de la Saône entre Lyon et Saint-Symphorien coûtera, à lui seul, 150 millions de francs. La continuation de la canalisation de la Moselle jusqu'au centre sidérurgique situé le plus en amont, celui de Neuves-Maisons, coûtera 280 millions de francs. Le Gouvernement envisage cette réalisation avec une extrême faveur. Il y ajoute d'ailleurs l'étude d'une voie Metz—Carling à grand gabarit, avec prolongement vers la Sarre pour dégager le bassin houiller. L'électrification de la ligne Dijon—Neufchâteau est déjà pour l'Europe un début de dégagement vers le Sud.

Pour continuer l'examen des travaux nécessaires, j'indiquerai que l'aménagement du Rhin à l'aval de Strasbourg entraînera très vraisemblablement la construction de deux barrages dans la section qui forme frontière commune avec l'Allemagne.

La réalisation de la liaison autoroutière Nancy—Metz, qui constitue un élément fondamental de l'équilibre de la région lorraine, contribuera à l'indispensable implantation d'industries de transformation diversifiées dans l'une des plus importantes zones de peuplement de la France.

De cette énumération incomplète, je souhaiterais que vous reteniez surtout l'importance de l'effort financier que l'Etat va consentir pour équiper l'axe économique mer du Nord—Méditerranée et qui concernera d'abord l'aménagement des vallées.

J'en viens maintenant au franchissement des seuils séparant la vallée de la Saône des vallées de la Moselle et du Rhin, problème qui a été plus spécialement à l'origine de la question

posée. Je peux donner au Sénat l'assurance que le Gouvernement entend prendre, au cours du V<sup>e</sup> plan et du plan suivant, les mesures propres à assurer le développement cohérent des transports routiers, ferroviaires et par voie d'eau entre le sillon rhodanien et les vallées de la Moselle et du Rhin.

Pour préparer ces mesures gouvernementales, le groupe de travail mer du Nord-Méditerranée de la commission nationale d'aménagement du territoire a proposé un programme, coordonné dans l'espace et dans le temps, des investissements de transports dont la réalisation aurait une action particulièrement bénéfique.

Les choix définitifs relatifs au V<sup>e</sup> plan d'équipement n'étant pas encore faits, il est un peu trop tôt pour donner à ce sujet des précisions détaillées. Je dirai simplement que le Gouvernement s'inspire d'études aussi sérieuses que possible et non pas seulement de l'opinion des chemins de fer français. Il est bien évident qu'il se doit de concilier, dans le cadre de sa politique de stabilité financière, l'obligation de prendre vite les décisions qui donneront une impulsion initiale assez forte au développement de l'axe mer du Nord-Méditerranée avec l'indispensable condition de ne porter en rien atteinte à la réalisation d'un programme général de travaux d'infrastructure, justifié par le développement des transports intérieurs de la France.

Ceci rappelé, je puis, dès maintenant, vous apporter des éléments d'information précis qui permettent d'orienter les décisions. Une notion fondamentale, d'abord, incite à une certaine prudence et explique les paroles du ministre des travaux publics à Marseille : les économies de transport que procurerait une liaison fluviale à grand gabarit sont faibles par rapport aux dépenses d'aménagement. D'après des études très approfondies et faites par les spécialistes du ministère des travaux publics et des transports, les dépenses d'investissement s'élevaient à 1.300 millions de francs pour la branche lorraine, c'est-à-dire pour la liaison entre la Moselle et la Saône, et à 1.100 millions de francs pour la branche alsacienne, c'est-à-dire pour la liaison entre le Rhin et la Saône. D'autre part, les études de trafic ont montré que sur chacune de ces deux branches il ne circulerait en 1985 que de quatre à six millions de tonnes de marchandises. Le seul rapprochement de ces deux résultats laisse pressentir que la rentabilité sera faible. En effet, un calcul complet, tenant compte des possibilités des autres moyens de transport, conduit à un taux de rentabilité inférieur à celui qui est exigé pour des aménagements de même nature.

Un tel résultat s'explique par le fait qu'il serait possible de transporter par voie ferrée les quatre à six millions de tonnes escomptés en 1985 sur chacune des branches de la liaison fluviale sans qu'il soit nécessaire de réaliser des investissements importants et avec des coûts marginaux d'exploitation qui seraient peu élevés et en tout cas pas beaucoup plus élevés que ceux de la voie d'eau, au moins pour les transports massifs sur les longues distances.

Toutefois, ce bilan de transport, assez négatif, n'intègre, il faut le reconnaître, que les seuls avantages directs qui seraient apportés par l'amélioration des transports fluviaux. Or, la voie d'eau peut avoir à jouer un autre rôle important — je vais m'en expliquer maintenant — qui a été nettement mis en évidence par les travaux de la commission d'études des grandes liaisons fluviales.

La voie fluviale mer du Nord-Méditerranée, s'ouvrant au Sud sur Marseille et au Nord sur Rotterdam et Anvers, renforcerait incontestablement le caractère compétitif et par conséquent le caractère attractif des industries qu'elle desservirait. Elle leur apporterait un ensemble d'avantages, dans le domaine des transports d'abord par l'abaissement des coûts et des tarifs, par l'amélioration de la qualité des prestations, par la complémentarité des moyens de transport, mais aussi dans d'autres domaines tels l'alimentation en eau de consommation ou de refroidissement, la création à peu de frais de zones industrielles et portuaires grâce aux matériaux extraits du chenal, etc.

Selon le groupe de travail mer du Nord-Méditerranée de la commission nationale d'aménagement du territoire, qui étudie ces problèmes, ces avantages doivent être mis d'autant plus en valeur que, sans eux, l'attraction de ces régions de l'Est et du Sud-Est ne serait pas assez forte pour rétablir l'équilibre avec la région parisienne et permettre de soutenir la compétition de zones plus fortement industrialisées de la Communauté économique européenne. Le groupe de travail a jugé ces avantages et ces aspects de la question suffisamment importants pour recommander la continuation de l'aménagement des liaisons fluviales entre la mer du Nord et la Méditerranée au-delà de ce qui avait été inscrit au IV<sup>e</sup> plan, c'est-à-dire au Nord de Mâcon sur la Saône, au Sud de Frouard sur la Moselle et au Sud de Mulhouse sur le canal du Rhône au Rhin.

Mais, ainsi que je l'ai indiqué, l'aménagement de la voie d'eau ne constitue qu'un des moyens de favoriser le développement économique privilégié des régions de l'Est et du Sud-Est ; tous les moyens ne pourront être mis en œuvre au cours du V<sup>e</sup> plan et il faudra bien procéder à un choix. L'Etat ne pourra rester seul et ce n'est que par l'action commune de l'Etat, des collectivités locales et de l'initiative privée que l'aménagement de l'Est et du Sud-Est de la France sera réalisé.

Quoi qu'il en soit, le programme détaillé des investissements vous sera soumis lors des débats sur le V<sup>e</sup> plan, à l'automne prochain ; le Gouvernement apportera alors toutes les précisions souhaitables sur ce problème. Toutefois, je peux dès maintenant renouveler au Sénat l'assurance que le V<sup>e</sup> plan comportera les décisions nécessaires pour permettre le démarrage sur le terrain de l'axe économique mer du Nord-Méditerranée. (*Applaudissements au centre droit et sur divers bancs.*)

**M. Auguste Pinton.** Je demande la parole.

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

**M. Auguste Pinton.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je n'ai pas l'intention de prolonger le débat. Je formulerais seulement deux observations. Ainsi que je l'ai indiqué à la fin de mon exposé, il y avait, de la part du Gouvernement, trois réponses possibles : la réponse positive que nous souhaitions, une réponse négative très claire et une réponse à la fois positive et négative mettant l'accent sur des points qui n'ont pas été soulevés aujourd'hui.

Je dois avouer, en toute honnêteté, que si je n'ai pas trouvé sa réponse négative, M. le secrétaire d'Etat a donné fort peu de réponse positive et beaucoup de réponse incertaine. Je n'insisterai pas car au demeurant, ainsi que vous l'avez dit, nous jugerons sur les propositions précises qui seront faites au moment de l'examen du V<sup>e</sup> plan, mais à condition que l'on n'oublie pas que des travaux importants inscrits au IV<sup>e</sup> plan n'ont pas été exécutés. C'est là ce qui nous inspire de l'inquiétude et de la prudence.

La seconde observation, c'est que, vous ayant entendu donner lecture de textes, je crois y avoir reconnu — j'ai apporté un certain soin à la préparation de cette question orale — des conclusions incluses dans les rapports qui nous étaient soumis sur les options du V<sup>e</sup> plan. J'y ai malheureusement retrouvé — je pourrais presque vous les réciter de mémoire — un certain nombre de phrases qui étaient la reproduction stricte du rapport Bouloche, c'est-à-dire d'un texte dont nous contestons totalement la véacité et j'ajoute, en pesant mes mots, sur le plan intellectuel, l'honnêteté. Je déplore d'avoir dû remarquer ce fait à la fin de votre exposé.

Encore une fois, je vous remercie, monsieur le secrétaire d'Etat, de l'obligeance que vous avez bien voulu mettre à répondre à cette question. Nous avons tenu par ce débat à vous faire connaître — je crois que c'est parfaitement clair — le sentiment unanime du Sénat sur ce problème. Nous verrons, bien entendu, ce qu'il en restera lorsque nous serons à même de discuter des propositions précises. (*Applaudissements à gauche, au centre gauche et sur quelques bancs à droite.*)

**M. René Tinant.** Je demande la parole.

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

**M. René Tinant.** Monsieur le secrétaire d'Etat, notre collègue, Mme Marie-Hélène Cardot, qui s'est trouvée dans l'obligation de s'absenter, vous a exposé le problème de la canalisation de la Meuse qui constitue la branche Nord-Ouest du trident de l'axe mer du Nord-Méditerranée et qui, en même temps, offre la possibilité de la liaison Seine-Moselle. Je crois avoir bien suivi votre réponse, mais je n'ai pas entendu que vous apportiez une solution au problème que vous a exposé Mme Cardot et je le regrette, pour ma part et en son nom.

**M. François Schleiter.** Je demande la parole.

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

**M. François Schleiter.** Mesdames, messieurs, je voudrais apporter ici une simple observation qui sera extrêmement concise. J'ai prononcé tout à l'heure l'expression « aménagement du territoire » et je pense que la réalisation de l'axe mer du Nord-Méditerranée, par le Rhin, la Moselle et la Meuse, relève de la politique d'aménagement du territoire, mais aussi qu'elle déborde ce cadre. M. le secrétaire d'Etat, dans sa réponse, s'est tenu sur ce terrain, alors que le Sénat avait observé que plusieurs interventions, celles de M. Pinton, de M. le président Abel-Durand et de M. Julien Brunhes notamment, visaient beaucoup plus les voies de communication européennes que l'aménagement du territoire.

Si notre collègue M. Jager a exposé, très brillamment et avec la foi qu'on lui connaît, la démographie lorraine, s'il a dit quels sont les besoins de cette population et s'il a traité de l'aménagement du territoire, nous, nous allons plus loin : nous disons que, si les régions de l'Est et du Sud-Est de la France ont des besoins d'aménagement qui doivent être étudiés et auxquels il doit être pourvu après des études détaillées que nous avons entendu évoquer utilement tout à l'heure, nous avons, nous, une préoccupation dominante, celle de l'établissement des communications de l'Europe par le fer, la route et l'eau.

Nous voulons attirer spécialement l'attention du Gouvernement sur ces questions, car ces communications s'établissent au-delà de nos frontières. Serons-nous absents dans cette compétition ?

**M. Auguste Pinton.** Très bien !

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

Le débat est clos, conformément à l'article 83 du règlement.

— 7 —

## COURTIERS D'ASSURANCES MARITIMES

### Adoption d'un projet de loi.

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi complétant l'article 85 du code de commerce en ce qui concerne les courtiers d'assurances maritimes. [N<sup>o</sup> 134 et 161 (1964-1965).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission de législation.

**M. Abel-Durand, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.** Mesdames, messieurs le projet de loi sur lequel le Sénat est en ce moment appelé à se prononcer est assurément en lui-même un des plus anodins qui puissent venir devant le Parlement. Il concerne une catégorie d'officiers ministériels très peu nombreux. Les courtiers-jurés d'assurances maritimes sont en France quelques quarterons, disons trois ou quatre douzaines tout au plus.

Leurs attributions sont très spécialisées. Elles consistent essentiellement dans la négociation des contrats entre les assureurs et les chargeurs des transports par mer. Ils jouissent dans le domaine de leurs compétences d'un monopole territorialement limité. C'est en effet un monopole de place. Il n'existe que pour les opérations à traiter à la bourse de commerce près de laquelle ils sont accrédités et dans chaque bourse de commerce les charges de courtiers-jurés d'assurances maritimes sont très peu nombreuses.

En contrepartie de leur privilège, les courtiers-jurés d'assurances maritimes sont assujettis à certaines règles. C'est ainsi qu'il leur est interdit de s'entremettre dans d'autres opérations que les assurances maritimes. Or, les courtiers-jurés d'assurances maritimes sont appelés à se voir dépouiller de leur privilège par application du Traité de Rome du 25 mars 1957. Ce traité en effet pose la règle de la liberté d'établissement, de la liberté des prestations de service. Cette liberté est réciproque entre ressortissants membres de la Commission économique européenne. Les restrictions à ces libertés doivent être successivement supprimées au cours d'une période de transactions qui expire en 1967.

Nos courtiers-jurés d'assurances maritimes verront donc arriver des concurrents étrangers sur le marché qui, jusqu'ici, est exclusivement réservé à nos nationaux. Cette concurrence sera, pour eux, d'autant plus redoutable que les nouveaux venus posséderont la supériorité d'une organisation pratiquement interdite à nos courtiers-jurés d'assurances maritimes.

En effet, la règle de la spécialisation n'existe dans aucun pays étranger. Les courtiers d'assurances des autres pays ne sont assujettis à aucune limitation de leur activité ; ils peuvent notamment embrasser toutes les branches d'assurances. C'est ainsi que les courtiers d'assurances étrangers ont pu constituer des organisations puissantes dont le poids pèsera sur le marché français lorsqu'elles y auront eu accès.

Pour que les courtiers d'assurances maritimes français puissent, le jour venu, être sur le même pied que les courtiers étrangers, il est nécessaire qu'ils aient pu, d'ici là, constituer une organisation comparable. Cela suppose, par la force des choses, que soit levée l'interdiction qui leur est faite d'exercer aucune autre activité. C'est l'objet du projet de loi qui élargit leur champ d'action en l'étendant aux assurances non maritimes et aux réassurances.

Cette disposition nouvelle est insérée dans un alinéa nouveau ajouté au texte actuel de l'article 85 du code de commerce. Celui-ci pose le principe général de la réglementation à laquelle sont assujettis tous les courtiers titulaires de charges possédant un monopole dans notre droit français.

Les interdictions énoncées dans cet article s'appliquent aux courtiers d'assurance maritime, comme à tous les courtiers à monopole.

Les courtiers d'assurance maritime sont nommément désignés dans le nouveau texte. Il est à remarquer que, jusqu'ici, les courtiers jurés d'assurance maritime et les courtiers ayant cette spécialisation ne figurent dans aucun article du code de commerce. L'article 79 reconnaissait bien les courtiers d'assurance en général mais ne leur conférait aucun monopole.

Quel est donc le texte qui, en-dehors du code de commerce, confère aux courtiers d'assurance maritime le monopole en contrepartie duquel ils sont assujettis à la réglementation que le projet de loi vient assouplir ?

Cette question se pose naturellement et nécessairement à l'esprit. Ce projet de loi, en effet, a sa raison d'être dans le privilège dont jouissent les courtiers maritimes et dans la réglementation qui en est la conséquence.

En fait, dans les premières années de ce siècle, l'existence même du monopole légal au bénéfice des courtiers d'assurance maritime a été contestée. Cette contestation venait d'agents des compagnies d'assurances et elle était sérieuse. L'affaire fut portée devant les tribunaux par le syndic des courtiers maritimes près la bourse de Nantes. Le débat, que j'ai connu professionnellement, fut vraiment exhaustif. La juridiction saisie était le tribunal correctionnel, le privilège dont se réclamaient les courtiers d'assurance maritime étant, de par sa nature, protégé par un texte pénal qui, d'ailleurs, n'est pas dans le code pénal, mais que l'on trouve dans une loi du Consulat.

Il s'agissait de savoir si ce texte s'appliquerait aux courtiers-jurés d'assurance maritime. Le procureur de la République prit position en faveur des courtiers d'assurance maritime, le tribunal correctionnel acquitta les agents d'assurances et la cour de Rennes confirma dans un arrêt longuement motivé ; mais il y eut pourvoi en cassation et l'arrêt de Rennes fut cassé. La cour de renvoi ne fut pas saisie, la cour suprême ayant dit le droit. Les agents de la compagnie d'assurances s'inclinèrent et la compagnie des courtiers-jurés d'assurance maritime se déclara satisfaite aussi.

Mais sur quel texte la Cour de cassation s'était-elle appuyée elle-même, dans son arrêt du 27 mars 1915, pour reconnaître et sanctionner le privilège des courtiers d'assurance maritime ?

Essentiellement sur deux dispositions : l'une de l'ancien droit, l'autre de ce qu'on appelle le droit intermédiaire.

La première est l'article 14, titre VII, livre I<sup>er</sup>, de l'ordonnance sur la marine d'août 1681 que la Cour de cassation appliqua en disant qu'elle l'interprétait d'après la jurisprudence ancienne, c'est-à-dire d'après la jurisprudence des Parlements : l'ordonnance sur la marine à laquelle est attaché le nom de Colbert et qui, d'après la Cour de cassation, est toujours en vigueur en France.

La seconde disposition visée par l'arrêt est l'article 8 de la loi du 28 ventôse an IX qui punit d'une amende, prononcée par les tribunaux correctionnels, les atteintes aux privilèges des courtiers.

Le premier consul Bonaparte relayait Louis XIV. La V<sup>e</sup> République va rompre avec une continuité trois fois séculaire. C'est que l'institution des courtiers d'assurance maritime incluse dans l'ordonnance de 1681, très discrètement, entre les lignes, conservait l'empreinte du nationalisme économique qui inspira toute la politique de Colbert, politique de grandeur et d'indépendance dans l'ordre économique. Nous sommes maintenant dans une ère nouvelle, l'ère des communautés et des interdépendances. Par un enchaînement surprenant au premier abord et cependant très réel, le traité de Rome va porter le coup de grâce à l'institution trois fois séculaire des courtiers d'assurance maritime, malgré le parrainage de Colbert que la Cour de cassation reconnaissait il y a cinquante ans.

Mais Colbert lui-même demeure au Sénat, entouré des honneurs que lui vaut dans cette Assemblée le fait d'être l'auteur de ce monument législatif qu'est l'ordonnance de 1681 sur la marine, véritable code du droit maritime, ancêtre et modèle de tous les codes français, des codes napoléoniens, de tous les nouveaux codes qui prolifèrent et débordent les rayons de nos bibliothèques.

Colbert occupe en effigie le centre du prestigieux aréopage qui domine notre hémicycle. Ses voisins sont en robe de magistrat, Colbert est en habit et le sculpteur lui a donné un porte-

feuille qui est l'insigne des ministres. J'imagine que ce porte-feuille, que vous voyez devant vous, contient l'ordonnance de 1681 que je viens d'évoquer dans une divagation historico-juridique à laquelle je m'excuse de m'être laissé entraîner pour envelopper de fleurs l'extinction d'une institution qui a dû le jour à l'un des plus grands ministres des finances et des affaires économiques que la France ait jamais connus.

Je ne suis pas sorti de mon sujet pour autant car, indirectement, il s'agit de l'article 14, du titre VII, du livre I<sup>er</sup>, de l'ordonnance de 1681 qui est toujours en vigueur comme la Cour de cassation l'a jugé et qui va se trouver abrogé par le vote du projet de loi que je me contrains, comme rapporteur de la commission des lois, d'inviter le Sénat à voter. (*Applaudissements.*)

**M. François Schleiter.** Quelle magnifique oraison funèbre ! (*Sourires.*)

**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, la réalité d'aujourd'hui n'est plus celle du temps de Colbert. La vérité est que le courtage d'assurances maritimes en France est maintenant entre les mains d'un certain nombre d'entreprises individuelles, en tout cas de dimensions très réduites. Ces entreprises bénéficiaient jusqu'à présent d'un monopole, auquel le traité de Rome va mettre fin ; mais il faut éviter le choc qui va se produire entre les entreprises françaises de petites dimensions et les entreprises étrangères qui sont de puissantes sociétés de capitaux.

C'est la raison pour laquelle le Gouvernement vous demande d'adopter ces mesures de transition qui permettront aux deux économies, européenne et française, de vivre côte à côte, en bonne entente.

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique du projet de loi.

J'en donne lecture :

« *Article unique.* — L'article 85 du code de commerce est ainsi complété :

« Les courtiers d'assurances maritimes peuvent toutefois, dans des conditions définies par décret en Conseil d'Etat, participer à des entreprises ayant pour activité principale le courtage d'assurances non maritimes ou de réassurances. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(*Le projet de loi est adopté.*)

— 8 —

#### MODALITES DE LIBERATION DES CONDAMNES

##### Adoption d'un projet de loi.

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant l'article 23 du code pénal. [N<sup>os</sup> 149 et 166 (1964-1965).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission de législation.

**M. Edouard Le Bellegou, rapporteur.** Mes chers collègues, le projet de loi dont vous êtes saisis à l'heure actuelle ne permettra pas de digressions historiques et littéraires.

**M. François Schleiter.** C'est dommage !

**M. Edouard Le Bellegou, rapporteur.** ... car le problème est pour nous extrêmement simple. Il s'agit d'une mesure d'humanité.

L'article 23 du code pénal doit être complété aux termes de ce projet de loi, par le texte suivant : « Toutefois, le condamné dont l'incarcération, compte tenu des mesures de grâce ou de libération conditionnelle intervenues, devrait prendre fin un jour de fête légale ou un dimanche, sera libéré le jour ouvrable précédent ». L'Assemblée nationale a approuvé ce projet dans le texte que je viens de lire et, au nom de la commission des lois, je vous demande de l'approuver également.

Lorsque le projet avait été déposé initialement par M. le garde des sceaux, le Gouvernement avait prévu son application uniquement lorsque la détention excédait la durée totale de six mois.

L'Assemblée nationale et la commission des lois du Sénat ont estimé qu'il n'y avait pas de raison de se montrer plus indulgent pour ceux contre lesquels avaient été prononcées des peines sévères plutôt que pour ceux qui avaient bénéficié de peines relativement légères. C'est la raison pour laquelle le projet de loi avait été étendu à toutes les condamnations privatives de liberté, si minimes soient-elles.

Il y a, dans la vie, ceux qui ont la chance et ceux qui ne l'ont pas. Ceux qui ont la chance de voir leur condamnation se terminer un dimanche ou un jour de fête légale seront libérés le jour ouvrable précédent, les autres subiront l'intégralité de leur peine.

Je demande au Sénat de vouloir bien approuver le projet de loi tel qu'il lui est présenté.

**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.** Il paraît tout à fait opportun que celui qui a été emprisonné et qui, par conséquent, a perdu contact avec la société, ne soit pas jeté sur le trottoir un jour où il ne pourra trouver ni du travail chez un employeur, ni un secours quelconque dans une commission d'assistance.

C'est la raison pour laquelle il est utile que ce texte soit adopté.

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique du projet de loi.

J'en donne lecture :

« *Article unique.* — L'article 23 du Code pénal est complété par un deuxième alinéa ainsi rédigé :

« Toutefois, le condamné dont l'incarcération, compte tenu des mesures de grâce ou de libération conditionnelle intervenues, devrait prendre fin un jour de fête légale ou un dimanche, sera libéré le jour ouvrable précédent. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article unique du projet de loi.

(*Le projet de loi est adopté.*)

— 9 —

#### ACCESSION AU REGIME DE L'ASSURANCE VOLONTAIRE VIEILLESSE DE CERTAINS FRANÇAIS DE L'ETRANGER

##### Adoption d'une proposition de loi.

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi de MM. André Armengaud, le général Antoine Béthouart, Maurice Carrier, Louis Gros, Henri Longchambon et Léon Motais de Narbonne tendant à accorder aux Français exerçant ou ayant exercé à l'étranger une activité professionnelle salariée ou non salariée la faculté d'accession au régime de l'assurance volontaire vieillesse. [N<sup>os</sup> 28 et 140 (*rectifié*) (1964-1965).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des affaires sociales.

**M. Léon Messaud, rapporteur de la commission des affaires sociales.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la proposition de loi qui est soumise à notre discussion doit permettre de combler une lacune importante de notre législation sociale. Je vais essayer le plus rapidement possible d'analyser cette proposition et de vous indiquer les modifications que la commission des affaires sociales a tenu à y apporter.

Le texte qui nous est soumis vous invite, mes chers collègues, à accorder à tous les Français ayant travaillé, ou travaillant à l'étranger, la possibilité de se constituer une retraite, et ce en adhérant au régime d'assurance volontaire vieillesse française, avec cette particularité que l'employeur soit, ou ait été français ou étranger, et qu'il s'agisse d'une entreprise publique ou privée.



D'ailleurs, le législateur, conscient du besoin de protection qu'éprouvaient depuis longtemps déjà nos compatriotes — je parle de ceux qui étaient partis travailler hors de France — avait voté plusieurs textes en faveur des Français résidant, ou ayant résidé dans les territoires placés sous la souveraineté, sous la tutelle, ou sous le protectorat de notre pays.

Je crois utile de rappeler brièvement ces textes. Nous trouvons une première loi du 31 juillet 1959 qui intéressait les Français, salariés ou assimilés — j'insiste sur ce terme, vous verrez pourquoi — ayant travaillé au Maroc ou en Tunisie ; un deuxième texte du 30 juillet 1960 s'appliquant, pour le rachat seulement, aux travailleurs français non salariés résidant au Maroc, en Tunisie, en Egypte et même en Indochine ; une troisième loi du 2 août 1960 ne s'appliquant, elle, qu'aux membres du cadre auxiliaire de l'enseignement français exerçant leur profession à l'étranger ; enfin, un quatrième texte, une loi du 22 décembre 1961, intéressant cette fois les travailleurs salariés français résidant dans les territoires d'outre-mer et les pays placés antérieurement sous la souveraineté, le protectorat et la tutelle de la France.

Après le rapide rappel de ces textes je crois, mes chers collègues, qu'il convient de souligner que le rachat des cotisations pour les années écoulées n'avait été jusqu'ici prévu qu'en faveur des Français résidant dans les territoires — vous l'avez remarqué — « placés sous la souveraineté, le protectorat ou la tutelle de la France » et également des membres du cadre auxiliaire de l'enseignement français à l'étranger. Il fallait donc permettre à la totalité de nos compatriotes travaillant ou ayant travaillé à l'étranger l'accès, pour le paiement volontaire des cotisations et arriérés, aux caisses de retraite vieillesse.

Le droit de racheter des cotisations du régime général de retraite vieillesse apparaît, en effet, d'autant plus important pour les intéressés que l'affiliation à un régime de retraite complémentaire dépend en général de l'affiliation à un régime obligatoire de base.

Il convient enfin de préciser que le texte soumis à notre examen — et ceci est extrêmement important — ne constitue aucune charge supplémentaire pour la sécurité sociale. Les intéressés devront en effet verser la totalité des cotisations et éventuellement le montant des sommes nécessaires au rachat des cotisations afférentes aux périodes d'activité exercées pendant les années antérieures.

Après ce rapide exposé, il convient maintenant, pour aller vite, d'analyser les sept articles de la proposition de loi que votre commission des affaires sociales a eu elle-même à examiner.

L'article 1<sup>er</sup> tend à modifier le deuxième alinéa de l'article L. 244 du code de la sécurité sociale qui sera ainsi rédigé, après amendement :

« Il en est de même pour le risque vieillesse en ce qui concerne les salariés français ou assimilés travaillant hors du territoire français. »

L'article 2 comporte lui-même deux alinéas. Le premier tend à permettre à nos compatriotes qui sont actuellement salariés hors de France d'adhérer à l'assurance volontaire et de racheter bien entendu leurs droits à l'assurance vieillesse et ce, éventuellement, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1930. Le deuxième alinéa offre les mêmes possibilités aux Français qui ont cessé leur activité salariée ainsi qu'à leur conjoint survivant.

L'article 3 prévoit que les modalités d'application des deux articles précédents seront réglées par voie réglementaire, c'est-à-dire par un décret.

Les articles 4, 5, 6 et 7 s'appliquent aux non-salariés.

L'article 4 présente cependant une particularité qu'il faut signaler. Il modifie, en effet, le cinquième alinéa de l'article L. 658 du code de la sécurité sociale. Dans cet alinéa, les mots « et résidant au Maroc et en Tunisie » seraient remplacés par les mots « et résidant hors du territoire français », ce qui élargit le champ d'application du texte.

L'article 5 comporte lui aussi deux alinéas. Il prévoit que les non-salariés visés à l'article 4 auront la possibilité d'acquérir des droits à l'assurance vieillesse ainsi qu'aux prestations d'allocation vieillesse moyennant rachat. Cette possibilité est prévue soit qu'ils exercent actuellement — c'est l'objet du premier alinéa — soit qu'ils aient cessé d'exercer — c'est l'objet du deuxième alinéa — ce même droit étant d'ailleurs prévu pour le conjoint survivant.

Enfin, ce rachat pourra se produire pour la période d'activité postérieure au 1<sup>er</sup> janvier 1949 en faveur de certaines professions artisanales, commerciales, industrielles ou libérales, et au 1<sup>er</sup> juillet 1952 pour les professions agricoles.

Quant à l'article 6, il dispose que des arrêtés fixeront le montant des versements à effectuer pour bénéficier du rachat.

L'article 7, enfin, prévoit que les modalités d'application des articles 4 et 5 seront déterminées par voie réglementaire, c'est-à-dire par décret.

Mes chers collègues, voilà rapidement exposée l'analyse des sept articles de la proposition de loi.

Ce texte a été examiné très minutieusement par votre commission des affaires sociales qui en a admis à l'unanimité le principe tout en observant cependant que le rachat prévu représenterait pour les intéressés le débours d'une somme relativement importante.

Elle a, d'autre part, estimé devoir apporter une modification aux articles 3 et 7 que je viens d'analyser. En effet, ces deux articles prévoient qu'un décret d'application déterminera notamment « les délais dans lesquels les intéressés devront demander leur affiliation ». Il a paru aux membres de la commission des affaires sociales que l'on voudrait ainsi transposer en la matière une règle semblable ou tout au moins du même ordre que celle qui est actuellement appliquée en matière d'assurance volontaire. Il est vrai que la législation apparaît, dans l'étude que l'on en peut faire, assez équivoque sur ce point. En effet, si l'article 244 du code de la sécurité sociale n'exige aucun délai minimum pour une demande d'affiliation volontaire à la sécurité sociale, l'article 99 du décret du 29 décembre 1945 prévoit, par contre, un délai de six mois à compter de la cessation de l'activité soumise à l'assurance obligatoire.

Or, pendant très longtemps, la jurisprudence a admis le principe du délai et elle a déclaré irrecevables toutes les demandes qui étaient déposées après l'expiration du délai de six mois dont je viens de vous parler.

Nous arrivons ainsi au 26 février 1964 où un arrêt de la deuxième section civile de la Cour de cassation a renversé la jurisprudence. Elle devait déclarer que « la disposition purement réglementaire de l'article 99 du décret du 29 décembre 1945 dont l'inobservation, il faut bien le remarquer, n'était assortie d'aucune sanction, ne pouvait avoir pour effet de priver l'intéressé de demander, même après l'expiration du délai qu'elle prévoit, une affiliation que l'article 244 du code de la sécurité sociale lui garantissait, lui, sans fixation de délai ».

Cette jurisprudence allait d'ailleurs être suivie par des arrêtés de cour et nous avons cru devoir rappeler dans le rapport celui rendu le 22 décembre 1964 par la cour d'appel de Lyon qui a affirmé que « nul ne saurait perdre l'exercice d'un droit que par l'effet d'une disposition expresse de la loi ».

C'est un principe particulièrement intéressant.

Cependant, le ministre du travail devait rappeler, dans le *Journal officiel* des débats de l'Assemblée nationale en date du 25 novembre 1964, donc, il faut bien en convenir, avant l'arrêt de la cour d'appel de Lyon qui est du 22 décembre, qu'il n'envisageait pas de supprimer le délai de six mois. Je ne sais si l'administration a changé son point de vue, mais il n'est pas dans nos intentions, pour le moment tout au moins, de nous immiscer dans ce débat encore qu'il nous paraisse qu'un délai maximum entre la cessation de l'activité entraînant affiliation obligatoire à la sécurité sociale et la demande par l'ancien assuré du bénéfice de l'assurance volontaire, s'il est peut-être justifié en matière d'assurance maladie et maternité ne l'est sûrement pas en matière d'assurance volontaire vieillesse.

En toute hypothèse, la commission des affaires sociales estime qu'il convient que les textes réglementaires prévoient deux facteurs importants. Le premier, c'est un délai pour le rachat des cotisations, ce délai devant être assez long pour que tous les intéressés soient informés de la possibilité qui leur est donnée. Le second, c'est que ces textes ne prévoient pas de délai en ce qui concerne la possibilité pour les Français travaillant hors de France d'adhérer à l'assurance volontaire vieillesse. Cette possibilité, non assortie de la faculté de rachat, devrait être à l'avenir, et à tout moment, accordée à nos compatriotes. Leurs droits seraient dès lors normalement appréciés en fonction même du nombre de leurs années de cotisations.

C'est ainsi, mes chers collègues, que votre commission des affaires sociales vous propose de remplacer, aux articles 3 et 7 de la proposition de loi, les mots « un décret précisera notamment les délais dans lesquels les intéressés devront demander leur affiliation » par les mots « un décret précisera notamment les délais dans lesquels les intéressés pourront demander à racheter leurs droits à l'assurance vieillesse ».



C'est là une modification relativement importante, mais elle correspond indiscutablement à l'intérêt bien compris de nos compatriotes travaillant ou ayant travaillé hors de France.

Mes chers collègues, sous le bénéfice de ces observations et des modifications apportées aux articles 3 et 7, votre commission des affaires sociales vous demande de bien vouloir adopter le texte qui est soumis à votre examen. (*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 sénateurs, le Gouvernement n'est pas hostile à la proposition de loi qui vous est présentée. Elle s'inscrit, en effet, dans tout un ensemble de mesures législatives qui sont intervenues, soit à l'initiative du Gouvernement, soit sur la base de propositions d'origine parlementaire.

Ces mesures, dont les premières remontent à 1959, tendent dans l'ensemble à permettre à nos compatriotes exerçant leur activité dans certains pays étrangers de s'inscrire à l'assurance volontaire et de racheter, le cas échéant, les périodes passées.

C'était là — il faut le remarquer — une atteinte à l'un des principes fondamentaux de notre législation de sécurité sociale : le principe de territorialité. Ne sont en principe assurées que les personnes exerçant leur activité en France et, dans certains cas, celles qui sont envoyées en mission hors du territoire pour le compte de leur employeur, cette mission étant fictivement considérée comme étant exercée sur le sol national.

Dans la mesure où il a été dérogé à ce principe fondamental par la série de mesures législatives, rappelées d'ailleurs dans le rapport de votre commission des affaires sociales, cette dérogation devait nécessairement trouver ses limites dans le temps. C'est la raison pour laquelle chacune des mesures législatives considérées a renvoyé au pouvoir réglementaire la définition des délais à l'intérieur desquels devait s'exercer la demande d'adhésion à l'assurance volontaire ou la demande de rachat du passé.

C'est qu'en effet nous rencontrons ici un autre principe fondamental de notre législation de sécurité sociale : on ne s'assure pas à risque ouvert, même en matière de vieillesse, même dans le cadre d'une assurance volontaire. Cette assurance volontaire, qui est suivie dans un compte particulier, demande nécessairement un minimum d'organisation. Il n'est pas sain de permettre une adhésion à n'importe quel moment, comme on le ferait dans le cadre d'une institution de prévoyance à but lucratif.

Chaque fois qu'un groupe nouveau est admis à l'assurance volontaire, il importe de le connaître, de le dénombrer et d'en tirer éventuellement les conséquences sur l'équilibre du régime. D'où nécessité de limiter dans le temps l'adhésion des intéressés : elle s'opère, en ce qui concerne les Français de l'étranger, dans un certain délai à compter soit de la date d'entrée en vigueur de la mesure nouvelle, soit de la date du début de l'activité exercée hors de France.

Certes, votre commission a implicitement contesté l'existence d'un délai d'adhésion à l'assurance volontaire dans le régime général en s'appuyant sur un récent arrêt de la Cour de cassation.

Aux yeux du Gouvernement, cet arrêt ne concerne qu'un cas d'espèce. Il s'apprête d'ailleurs à prendre prochainement les initiatives nécessaires en vue de dissiper toute équivoque sur la nécessité d'un délai d'adhésion à l'assurance volontaire. M. Armengaud et ses collègues sont d'ailleurs demeurés dans la logique de ce principe fondamental en prévoyant dans leur proposition initiale l'existence d'un tel délai.

C'est la raison pour laquelle tout à l'heure le Gouvernement, qui ne s'oppose pas au texte, sera conduit à affirmer son désaccord sur une modification introduite dans cette proposition initiale par votre commission des affaires sociales et portant sur les articles 3 et 7.

On ne saurait raisonnablement admettre que les Français de l'étranger, à tout moment et notamment lorsqu'ils se voient au seuil de la vieillesse, se décident à adhérer à l'assurance volontaire pour obtenir de la sécurité sociale une pension dont ils se seraient désintéressés jusque-là, alors qu'ils ne pourraient être couverts, dans les mêmes circonstances, par une institution à but lucratif qu'au prix de versements d'un montant prohibitif.

Il appartient en fait aux organisations représentatives des Français de l'étranger, notamment à leur union ou à leur conseil supérieur, d'appeler très fermement l'attention de

leurs ressortissants sur l'intérêt de l'assurance volontaire, mais aussi sur ses conditions.

En résumé, autant le Gouvernement est disposé à se montrer large dans la computation des délais et même dans leur réouverture, ainsi qu'il l'a montré dans le passé, autant il serait opposé, pour les raisons de principe que je viens d'exposer, à la suppression de tout délai.

Il serait regrettable de voir achopper sur ce point la proposition parfaitement constructive de MM. les sénateurs représentant les Français de l'étranger.

C'est sous le bénéfice des modifications qui vous seront demandées tout à l'heure que le Gouvernement donne son accord à la proposition de loi qui vous est présentée. (*Applaudissements au centre droit et sur quelques bancs à droite.*)

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles de la proposition de loi.

[Article 1<sup>er</sup>.]

**M. le président.** Je donne lecture de l'article 1<sup>er</sup>.

#### TITRE I<sup>er</sup>

##### Salariés.

« Art. 1<sup>er</sup>. — Le deuxième alinéa de l'article L. 244 du code de la sécurité sociale est modifié comme suit :

« Il en est de même pour le risque vieillesse en ce qui concerne les personnes de nationalité française salariées ou assimilées travaillant hors du territoire français. »

Par amendement n° 1, M. Henriot propose, dans le deuxième alinéa de cet article, après les mots : « les personnes de nationalité française salariées ou assimilées » d'insérer les mots suivants : « ou percevant un traitement au titre d'agent contractuel dans une administration française » (le reste sans changement).

La parole est à M. Henriot.

**M. Jacques Henriot.** Nous avons bien compris l'esprit de la proposition de loi présentée par M. Armengaud, les commentaires de M. Messaud et ceux de M. le secrétaire d'Etat, mais je crois rester dans l'esprit de ce texte en signalant à mes collègues du Sénat que, parmi les bénéficiaires éventuels, on a négligé, me semble-t-il, certains agents contractuels qui ne sont pas assimilés à des salariés, ou le sont mal.

En effet, l'administration française utilise à l'étranger des Français pour différents emplois ; certains de ces agents culturels sont des contractuels. Ils dépendent généralement des ministères des affaires étrangères, de la coopération ou peut-être même de l'éducation nationale ; peu importe d'ailleurs.

Ces agents contractuels ne pouvaient, jusqu'à maintenant, bénéficier d'une retraite quelconque de base, à plus forte raison d'une retraite complémentaire.

C'est la raison pour laquelle, dans la liste, restreinte d'ailleurs, des bénéficiaires qui vous a été soumise dans cette proposition de loi, et après les termes « Il en est de même pour le risque vieillesse en ce qui concerne les personnes de nationalité française salariées ou assimilées », je vous demande d'ajouter : « ou percevant un traitement au titre d'agent contractuel dans une administration française ».

En réalité, cet amendement ne vise qu'un nombre restreint d'individus qui, jusqu'à maintenant, étaient lésés par rapport aux avantages que les Français retirent généralement des assurances de retraite.

**M. André Armengaud.** Je demande la parole.

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

**M. André Armengaud.** Monsieur le président, mes chers collègues, je n'ai pas l'impression que l'amendement proposé par M. Henriot soit nécessaire dans l'état actuel du texte. En effet, la proposition de loi déposée par les sénateurs représentant les Français de l'étranger vise, bien entendu, les agents contractuels des administrations françaises. Au surplus, le rapport de M. Messaud précise que le texte s'applique, quelle que soit la qualité de leur employeur, qu'il s'agisse de l'Etat ou d'un employeur privé.

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

**M. Léon Messaud, rapporteur.** Monsieur le président, la commission n'a pas eu à examiner l'amendement présenté par notre collègue M. Henriet, mais il me paraît que l'observation de M. Armengaud est parfaitement pertinente. Je me permets, en effet, de rappeler ce qui est indiqué dans mon rapport :

« La proposition de loi déposée par M. Armengaud et nos collègues représentant les Français établis hors de France tend à accorder à nos compatriotes ayant travaillé ou travaillant à l'étranger la possibilité de se constituer une retraite en adhérant au régime de l'assurance volontaire vieillesse française, ceci quelle que soit la qualité de leur employeur (français ou étranger, public ou privé). »

Cette particularité répond donc entièrement aux préoccupations de notre collègue.

**M. le président.** Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat.** L'intérêt de l'amendement de M. Henriet est de permettre de préciser un point laissé dans l'ombre. Je pourrais, en effet, me borner à souligner ou à accepter les observations qui viennent d'être présentées. Je crois que le texte couvre l'ensemble du personnel, contractuel compris.

Ce que je voudrais ajouter, c'est qu'un texte actuellement en préparation va affilier les contractuels au régime de la sécurité sociale. Ainsi donc non seulement l'amendement me paraît sans objet, mais il risquerait d'avoir un effet équivoque, car il est en retrait par rapport à la situation qui bientôt va être faite aux contractuels travaillant à l'étranger.

**M. le président.** Monsieur Henriet, compte tenu de ces indications, quel sort donnez-vous à votre amendement ?

**M. Jacques Henriet.** Je le retire, monsieur le président.

**M. le président.** L'amendement n° 1 est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>.

(L'article 1<sup>er</sup> est adopté.)

[Article 2.]

**M. le président.** « Art. 2. — Les travailleurs salariés ou assimilés visés au deuxième alinéa de l'article L. 244 du code de la sécurité sociale qui adhèrent à l'assurance volontaire pourront, pour les périodes durant lesquelles ils ont exercé, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1930, une activité salariée hors du territoire français, acquérir des droits à l'assurance vieillesse moyennant le versement des cotisations afférentes à ces périodes.

« La même faculté est offerte, dans les mêmes conditions, aux personnes de nationalité française qui ont exercé leur activité hors du territoire français et au conjoint survivant des salariés qui auraient pu bénéficier du présent article. » — (Adopté.)

[Article 3.]

**M. le président.** « Art. 3. — Un décret déterminera les modalités d'application du présent titre et précisera notamment les délais dans lesquels les intéressés devront demander à racheter leurs droits à l'assurance vieillesse, le mode de calcul des cotisations et les coefficients de revalorisation qui leur seront applicables. »

Par amendement n° 2, le Gouvernement propose de remplacer les mots : « à racheter leurs droits à l'assurance vieillesse », par les mots : « leur affiliation ».

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

**M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat.** J'ai indiqué tout à l'heure les raisons pour lesquelles le Gouvernement demande un retour au texte original déposé par M. Armengaud et MM. les sénateurs représentant les Français de l'étranger.

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

**M. Léon Messaud, rapporteur.** La commission des affaires sociales aurait souhaité que le texte n'exige pas pour l'avenir que les Français travaillant à l'étranger se voient appliquer un délai quelconque pour adhérer à l'assurance volontaire.

Je me permets cependant de demander à M. le secrétaire d'Etat s'il fait une condition absolue de son opposition au texte. C'est une condition qu'il semble nous imposer.

**M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat.** Pour des raisons de principe, le Gouvernement tient beaucoup au texte original de la proposition de loi.

**M. Léon Messaud, rapporteur.** Vous dites que le Gouvernement « tient beaucoup » à ce texte original. C'est une formule, mais véritablement en fait-il une condition *sine qua non* à l'adoption de ce texte ?

**M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat.** Il faut prendre la formule dans toute sa force.

**M. Léon Messaud, rapporteur.** Dans ces conditions, la commission des affaires sociales est avant tout soucieuse de l'efficacité. Malgré l'amputation dont il va être l'objet, ce texte présente un avantage certain pour nos compatriotes ayant travaillé ou travaillant à l'étranger.

Dans ces conditions, je pense être autorisé à indiquer qu'elle retire elle-même les modifications qu'elle avait apportées tant à l'article 3 qu'à l'article 7, car ce sont exactement les mêmes.

**M. le président.** Au point de vue de la procédure parlementaire, je suis obligé, pour interpréter votre pensée, de vous poser la question suivante : acceptez-vous l'amendement présenté par le Gouvernement ?

**M. Léon Messaud, rapporteur.** Oui, monsieur le président.

**M. Henri Longchambon.** Je demande la parole.

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

**M. Henri Longchambon.** Monsieur le président, mes chers collègues, nous avons approuvé dans son principe l'amendement déposé par notre commission des affaires sociales, puisque aussi bien il disposait que nos compatriotes français résidant à l'étranger seraient soumis aux règles métropolitaines qui, pour le moment en tout cas, aux yeux de notre commission, ne comportent pas de délai dans la demande d'affiliation à l'assurance vieillesse.

Nous trouvons dangereux d'exiger un délai pour des Français qui résident à l'étranger lointain, car il s'agit maintenant des pays étrangers dans lesquels la France n'a jamais eu d'administration à exercer, de Français dispersés dans des entreprises très diverses et dont un bon nombre sont dirigées par des personnalités non françaises. Nous trouvons très difficile de faire respecter, de faire même connaître à nos compatriotes le droit qu'ils vont avoir à s'affilier volontairement et de le leur faire connaître dans un délai qui serait trop court.

Voilà pourquoi nous eussions préféré que cette loi fût votée dans le texte de la commission des affaires sociales. Mais nous comprenons que le Gouvernement, en acceptant notre proposition, fait tout de même un grand pas dans l'extension hors de la territorialité française du principe de l'assurance vieillesse et de ce qu'elle comporte. S'il n'est pas imposé des délais trop courts qui permettraient à l'administration, si elle le voulait, de rendre la loi pratiquement impossible à appliquer, autrement dit, si on prévoit des délais assez longs permettant, comme l'a déclaré M. le secrétaire d'Etat tout à l'heure, à la fois d'informer nos compatriotes disséminés de par le monde des dispositions de cette loi et de revoir les cas de forclusion par ignorance ou par cas de force majeure, nous nous rallierons à la proposition du Gouvernement comme vient de le faire notre commission des affaires sociales.

**M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat.** Je voudrais réaffirmer d'abord que l'intention du Gouvernement est d'accorder de longs délais, ensuite qu'il n'est pas du tout opposé à l'idée de réouverture de ces délais, car il y a des précédents en la matière.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 2, présenté par le Gouvernement et accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 3, ainsi modifié.

(L'article 3 est adopté.)

M. le président.

[Articles 3 à 6.]

TITRE II

Non-salariés.

« Art. 4. — Le cinquième alinéa de l'article L. 658 du code de la sécurité sociale est remplacé par les dispositions suivantes :

« Les personnes de nationalité française exerçant une des activités professionnelles énumérées aux articles L. 646 à L. 649 et résidant hors du territoire français peuvent cotiser volontairement. » — (Adopté.)

« Art. 5. — Les personnes qui adhéreront à l'assurance volontaire prévue par l'article 4 ci-dessus peuvent, pour des périodes postérieures au 1<sup>er</sup> janvier 1949 ou, dans les professions visées à l'article L. 649, postérieures au 1<sup>er</sup> juillet 1952, pendant lesquelles elles auront exercé leur activité hors du territoire français, acquérir des droits aux prestations d'allocation vieillesse ou d'assurance vieillesse moyennant le versement de cotisations afférentes à ces périodes.

« La même faculté est offerte, pour acquérir les mêmes droits, aux personnes de nationalité française qui ont exercé leur activité hors du territoire français, ainsi qu'au conjoint survivant des personnes qui auraient rempli les conditions requises pour bénéficier du présent article. » — (Adopté.)

« Art. 6. — Des arrêtés fixeront forfaitairement pour chacune des années à prendre en considération, et pour chaque classe de cotisation, le montant du versement à effectuer par les intéressés.

« Des arrêtés fixeront le montant des versements à effectuer par les personnes exerçant ou ayant exercé une activité agricole au titre des cotisations prévues à l'article 1123 du code rural. » — (Adopté.)

[Article 7.]

M. le président. « Art. 7. — Les modalités d'application des articles 4 et 5 seront déterminées par un décret qui précisera notamment les délais dans lesquels les intéressés devront demander à racheter leurs droits à l'assurance vieillesse.

« Ce même décret fixera les conditions dans lesquelles seront prises en compte, pour l'attribution des allocations de vieillesse, les périodes d'exercice, par les personnes visées à l'article 5, d'une activité non salariée antérieure au 1<sup>er</sup> janvier 1949 ou, dans les professions agricoles, au 1<sup>er</sup> juillet 1952. »

Par amendement n° 3, le Gouvernement propose, à la fin du premier alinéa de cet article, de remplacer les mots : « à racheter leurs droits à l'assurance vieillesse » par les mots : « leur affiliation ».

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

M. Jean de Broglie, secrétaire d'Etat. C'est le même problème que le Sénat a tranché par le vote du précédent amendement.

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

M. Léon Messaud, rapporteur. La commission accepte l'amendement, pour les mêmes raisons.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 3, présenté par le Gouvernement et accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix l'article 7 ainsi modifié.

(L'article 7 est adopté.)

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

Je mets aux voix l'ensemble de la proposition de loi.

(La proposition de loi est adoptée.)

— 10 —

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 mercredi 2 juin, à quinze heures :

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant l'ordonnance n° 59-244 du 4 février 1959 relative au statut général des fonctionnaires (n°s 150 et 177, 1964-1965. — M. Etienne Dailly, 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 vingt minutes.)

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

## QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 1<sup>er</sup> JUIN 1965

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 ».

5187. — 1<sup>er</sup> juin 1965. — M. André Montell demande à M. le ministre de la santé publique et de la population : 1° pour quelle raison les agents hospitaliers sont tenus d'effectuer quarante-cinq heures de travail hebdomadaire, alors que la grande majorité des travailleurs de la fonction publique et assimilés, régis actuellement par le décret-loi du 21 avril 1939 bénéficient des quarante heures de travail hebdomadaire ou tout au moins d'un allègement de leur horaire hebdomadaire ; 2° quelles solutions il envisage de prendre pour mettre fin à cette disparité dans le domaine de la durée hebdomadaire du travail, entre agents régis par le même décret-loi.

5188. — 1<sup>er</sup> juin 1965. — M. René Tinant expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que la loi de finances du 24 décembre 1964 accorde l'exonération des droits d'enregistrement pour les achats de biens ruraux faits par le fermier préempteur au titre de l'installation d'un enfant majeur. Il lui demande s'il ne lui semble pas équitable de faire admettre au bénéfice de ces dispositions les acquisitions faites directement et dans les mêmes conditions par le fils du preneur, puisque la jurisprudence lui reconnaît la faculté d'exercer le droit de préemption par son père (arrêt de la Cour de cassation du 7 juillet 1955).

5189. — 1<sup>er</sup> juin 1965. — M. Paul Wach expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques que l'article 876 du code général des impôts réduit de moitié les droits de timbre lorsqu'une seule face du papier est utilisée à la rédaction d'un écrit comportant plus d'une page, à la condition que l'autre face soit annulée par le procédé indélébile que fixe l'arrêté du 20 mars 1958 ; que, d'après l'instruction n° 7640 de l'administration de l'enregistrement, cette dernière condition doit être réalisée pour l'ensemble des feuillets utilisés pour la rédaction d'un même écrit et que, par suite, on ne peut bénéficier du tarif réduit pour le dernier feuillet, rédigé recto seulement, d'un acte comportant un ou plusieurs autres feuillets établis recto et verso. Il lui demande si, comme il est soutenu par certains bureaux d'enregistrement, le dernier feuillet d'un acte comportant un nombre impair (3, 5, 7, 9, etc.) de feuillets, tous rédigés recto seulement et dont l'autre face a été régulièrement annulée, est passible du timbre de dimension au tarif normal, ce qui serait contraire tant au texte de la loi du 31 janvier 1958 (art. 876, C. G. I.) qu'à l'interprétation qui en a été donnée dans une réponse à M. Maurice Schumann, député (*Journal officiel* du 30 mars 1963, débats parlementaires A. N., p. 2521-2) et d'après laquelle la réduction de droit est applicable aux écrits entièrement rédigés sur une seule face du papier.

5190. — 1<sup>er</sup> juin 1965. — M. Jacques Verneuil rappelle à M. le ministre de l'agriculture que l'article 6 de la loi n° 60-808 du 5 août 1960 d'orientation agricole fait obligation au Gouvernement de déposer avant le 1<sup>er</sup> juillet de chaque année un rapport sur la situation de l'agriculture. A la question écrite n° 13-344 de M. Paquet sur le même sujet, il a bien été répondu que « toutes mesures sont prises pour présenter en temps voulu le rapport relatif à l'année 1964 ». Or, le terme de la session de printemps du Parlement a été avancé du dernier mardi de juillet au premier mardi de ce même mois. L'esprit de la loi exige donc que le

rapport annuel soit déposé au plus tard le 15 juin afin qu'il puisse être tenu compte de ses conclusions pour la définition des actions à entreprendre dans le deuxième semestre de 1965, et surtout pour la préparation de la loi de finances de 1966. Il lui demande en conséquence s'il lui est possible de prendre toutes dispositions utiles pour que le rapport sur l'année 1964 soit effectivement déposé le 15 juin 1965 au plus tard.

5191. — 1<sup>er</sup> juin 1965. — M. Raymond Boïn demande à M. le ministre de la santé publique et de la population quelle est la situation d'un attaché d'un hôpital public non C. H. U. au regard de la législation des accidents du travail, qui serait victime d'un accident du trajet survenant à l'occasion d'un appel au cours d'une garde de nuit, cette activité n'étant pas encore reconnue aux termes de l'arrêté du 18 septembre 1963 réglementant l'astreinte et la garde hospitalière, et de la réponse ministérielle à la question n° 9372 en date du 29 mai 1964.

5192. — 1<sup>er</sup> juin 1965. — M. Raymond Boïn demande à M. le ministre de la santé publique et de la population : 1° par quels textes réglementaires sont déterminés les honoraires dispensés au chirurgien dentiste à temps partiel des hôpitaux de 2<sup>e</sup> catégorie (1<sup>er</sup> groupe) ; 2° s'il est normal que les commissions administratives des hôpitaux décident de la fréquence de l'organisation et du fonctionnement des consultations externes sans que le ou les intéressés soient consultés ; 3° si la réunion périodique des ayants droit à la masse d'honoraires hospitaliers temps partiel (et qui nécessite l'accord de tous ses membres préalablement à toute décision : chapitre I<sup>er</sup> de la circulaire du 20 juin 1961) peut être remplacée par un débat suscité au cours d'une réunion de la commission médicale consultative.

5193. — 1<sup>er</sup> juin 1965. — M. Etienne Dailly demande à M. le ministre de l'information à qui de l'Etat, de P. O. R. T. F., des collectivités locales intéressées ou de tel ou tel groupement d'usagers revient l'initiative de la construction d'un réémetteur de télévision, destiné à couvrir ce qu'il est convenu d'appeler un « coin d'ombre ». Il lui demande en outre comment et par qui la réalisation d'un tel émetteur est exécutée et financée, et en vertu de quels textes législatifs ou réglementaires.

5194. — 1<sup>er</sup> juin 1965. — M. Georges Cogniot expose à M. le ministre de l'éducation nationale l'insuffisance radicale des locaux du lycée Fénélon, seul établissement secondaire d'enseignement féminin pour les 5<sup>e</sup> et 6<sup>e</sup> arrondissements de Paris. Il signale que cette insuffisance est aggravée par le mauvais état des bâtiments, si vétustes que le plafond de la salle de chimie s'effondre sur les élèves et les professeurs. Il lui demande si la suggestion très pertinente du conseil intérieur, tendant à établir une annexe du lycée dans les locaux prochainement désaffectés de l'école polytechnique, est prise en considération par l'administration et si on peut escompter sa réalisation.

5195. — 1<sup>er</sup> juin 1965. — Mme Marie-Hélène Cardot signale à M. le ministre des travaux publics et des transports la nécessité d'harmoniser certaines dispositions du décret n° 63-8 du 5 janvier 1963 avec celles résultant maintenant de la loi n° 64-1339 du 26 décembre 1964. Ce dernier texte a en effet sensiblement amélioré la situation, au regard de la législation des pensions civiles et militaires, des veuves de fonctionnaires remariées redevenues veuves ou divorcées, alors que les veuves de membres du personnel navigant qui se trouvent dans les mêmes conditions sont privées définitivement du droit à rétablissement de leurs pensions du régime complémentaire. Elle lui demande quelles mesures sont envisagées pour remédier d'urgence à cette iniquité.

5196. — 1<sup>er</sup> juin 1965. — M. Marcel Champeix demande à M. le ministre des armées si le projet d'agrandissement du camp de la Courtine est définitivement abandonné ainsi que l'indiquait récemment une autorité qualifiée du ministère des armées et si, en conséquence, les propriétaires riverains du camp actuel peuvent sans inquiétude disposer librement de leurs terrains, en assurer la mise en culture rationnelle ou y faire les aménagements ou les constructions qu'ils jugeraient utiles.

5197. — 1<sup>er</sup> juin 1965. — Mlle Irma Rapuzzi expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'une société civile immobilière fait livraison à elle-même d'un immeuble à usage commercial, sur le prix de revient duquel elle doit acquitter la taxe à la valeur ajoutée au taux réel de 11,111 p. 100, compte tenu de la réfaction applicable. Il est précisé que le local commercial

est situé au rez-de-chaussée de l'immeuble dont les cinq étages à usage d'habitation ont été vendus à d'autres copropriétaires. Le prix de revient étant composé du prix d'acquisition du terrain et des frais de construction, la société devrait être autorisée à déduire de la taxe due à la livraison les taxes payées lors de ces deux opérations. En ce qui concerne l'acquisition du terrain, une difficulté semble se présenter: le terrain n'est en fait qu'une fraction du terrain vendu en parcelles par actes séparés. Ainsi, bien que plus des trois quarts de la construction aient été destinés à usage principal d'habitation, l'acquéreur avait été obligé de régler, sur sa parcelle correspondant aux millièmes affectés au local à usage commercial, les droits d'enregistrement au taux général de 16 p. 100 (13,20 + 2,80). Elle lui demande s'il est possible à la société de comprendre dans ses taxes déductibles la valeur des droits d'enregistrement perçus soit dans leur totalité, soit, tout au moins, à concurrence du taux réel de 4,166 p. 100, applicable à l'opération de vente d'un terrain se rattachant à un cycle de construction d'un immeuble à usage principal d'habitation et prévu par la loi du 15 mars 1963.

5198. — 1<sup>er</sup> juin 1965. — Mme Irma Rapuzzi expose à M. le ministre des finances et des affaires économiques qu'un certain nombre de particuliers et une société civile immobilière ont fait l'achat de millièmes de terrain pour la construction d'un immeuble à usage principal d'habitation (plus des trois quarts). Chaque acquéreur de millièmes de terrain a fait la déclaration de mutation à l'administration de l'enregistrement. En ce qui concerne la société civile immobilière, étant donné que les millièmes de terrain étaient destinés à la construction d'un local à usage commercial, l'administration de l'enregistrement a perçu les droits au taux général de 16 p. 100 (13,20 + 2,80). Il semblerait que cette administration ait commis une erreur puisque le local commercial fait partie de l'immeuble à usage d'habitation et que dans les cas de l'espèce c'est le taux réduit du droit de mutation qui est perçu. Elle lui demande si l'on peut demander et obtenir le remboursement du trop-perçu (différence entre le taux général et le taux réduit). La question a son importance en raison du fait que la société civile immobilière doit faire la déclaration de la livraison à elle-même du local commercial pour l'imposition à la T. V. A. En résumé, la société civile immobilière se trouve avoir payé une somme supérieure à celle qu'elle aurait dû payer au titre du droit de mutation et, d'autre part, elle est dans l'impossibilité de comprendre le montant des droits de mutation payés à l'enregistrement dans ses déductions puisque seuls sont déductibles les droits de mutation au prix réduit.

5199. — 1<sup>er</sup> juin 1965. — M. Philippe d'Argenlieu signale à M. le ministre des postes et télécommunications les conditions particulièrement onéreuses qui sont faites aux agriculteurs désireux de raccorder leur exploitation au réseau téléphonique. Il est, en effet, mis à leur charge le coût de la construction de ligne comportant les frais de main-d'œuvre et ceux de fourniture de matériel, ces derniers seuls remboursables en dix ans par déduction sur le montant des relevés de communications. Or, compte tenu des prix actuels, l'ensemble des dépenses à engager est très important et retarde l'extension du réseau téléphonique dans nos campagnes, aggravant ainsi un sous-équipement gravement préjudiciable aux activités économiques rurales, en faisant un objet de luxe de ce qui constitue, en réalité et de plus en plus, un instrument de travail. Il lui demande en conséquence qu'une étude approfondie de la question permette de réaliser un allègement des charges financières actuellement imposées aux candidats abonnés, de manière à favoriser l'extension du réseau téléphonique dont le retard n'est plus à démontrer et de réduire, de ce fait, l'isolement des populations rurales.

## 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° 1917 Guy de La Vasselais ; 1918 Guy de La Vasselais.

### MINISTRE D'ETAT CHARGE DE LA REFORME ADMINISTRATIVE

N° 5095 Roger Lagrange ; 5122 Francis Le Basser.

### AFFAIRES ETRANGERES

N° 3972 René Dubois ; 4899 Gustave Héon ; 5107 Raymond Boin.

## AGRICULTURE

N° 4217 Louis André ; 4550 Octave Bajoux ; 4624 Paul Pelleray ; 4760 Paul Pelleray ; 4836 Charles Naveau ; 5012 Roger Lagrange ; 5032 André Dulin ; 5058 Marcel Mole.

## ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

N° 2550 Jacques Duclos ; 5081 Eugène Jamain ; 5102 Emile Durieux.

## ARMEES

N° 5106 Raymond Boin.

## EDUCATION NATIONALE

N° 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 ; 4833 Georges Cogniot ; 4837 Jean Lecanuet ; 4856 Georges Cogniot ; 4890 Jacques Duclos ; 4909 Georges Cogniot ; 4941 René Tinant ; 4969 Raymond Bossus ; 5046 Ludovic Tron ; 5117 Georges Cogniot ; 5118 Marcel Molle.

## Secrétariat d'Etat à la jeunesse et aux sports.

N° 5008 Raymond Bossus.

## FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

N° 2168 Guy de La Vasselais ; 2888 Georges Cogniot ; 3613 Octave Bajoux ; 3808 Edouard Soldani ; 4145 Roger du Hailgouet ; 4218 Emile Hugues ; 4386 Modeste Legouez ; 4522 Jacques Henriot ; 4551 Octave Bajoux ; 4646 Auguste Pinton ; 4649 Baptiste Dufeu ; 4673 Robert Liot ; 4695 Jacques Henriot ; 4727 Ludovic Tron ; 4750 Pierre Patria ; 4803 Yves Estève ; 4843 Bernard Chochoy ; 4886 Charles Naveau ; 4972 Alain Poher ; 4978 Francis Le Basser ; 4996 Maurice Coutrot ; 4999 Raymond Boin ; 5010 Jean Deguise ; 5013 Marie-Hélène Cardot ; 5016 André Cornu ; 5019 Ludovic Tron ; 5033 Gaston Pams ; 5041 Bernard Chochoy ; 5047 Antoine Courrière ; 5048 Lucien Grand ; 5049 Robert Liot ; 5050 André Monteil ; 5059 André Maroselli ; 5061 Raymond Boin ; 5062 Emile Durieux ; 5069 Ludovic Tron ; 5071 Raymond Bossus ; 5073 Raymond Bossus ; 5075 André Monteil ; 5079 Alex Roubert ; 5089 Bernard Chochoy ; 5090 Robert Liot ; 5091 Guy Pascaud ; 5096 Jean de Geoffre ; 5099 Paul Wach ; 5103 Robert Liot ; 5104 Modeste Legouez ; 5109 Camille Vallin ; 5110 Camille Vallin ; 5120 Francis Le Basser ; 5126 Paul Pelleray ; 5128 Bernard Chochoy.

## INTERIEUR

N° 5088 André Méric ; 5119 Francis Le Basser.

## JUSTICE

N° 5092 Roger Delagnes ; 5108 Raymond Boin.

## SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

N° 5125 Léon Jozeau-Marigné ; 5127 André Méric.

## TRAVAIL

N° 5076 Edouard Le Bellegou ; 5082 Emile Vanrullen ; 5100 Adolphe Dutoit ; 5116 Georges Rougeron ; 5124 Antoine Courrière.

## TRAVAUX PUBLICS ET TRANSPORTS

N° 4887 Auguste Pinton.

## REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

### AFFAIRES CULTURELLES

4823. — M. Georges Rougeron demande à M. le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles de bien vouloir lui faire connaître dans quelles conditions a été vendue au Metropolitan Museum de New York *La Diseuse de bonne aventure* de Georges de La Tour, et celles qui ont conduit à céder à la Grande-Bretagne *Les Baigneuses* de Cézanne. (Question du 17 décembre 1964.)

Réponse. — La sortie de France de *La Diseuse de bonne aventure* de Georges de La Tour à destination du Metropolitan Museum de New York a fait l'objet d'une licence régulière d'exportation temporaire déposée le 27 décembre 1957 et convertie en autori-



sation définitive. Celle des *Grandes Baigneuses* de Cézanne a donné lieu à la délivrance régulière d'une licence d'exportation définitive le 23 juillet 1964. Une question orale avec débat a été posée sur ce dernier sujet et discutée lors de la séance du Sénat du mardi 27 avril 1965. Pour plus de précisions, l'honorable parlementaire pourrait donc se reporter au compte rendu des débats (*Journal officiel* du 28 avril 1965).

#### AGRICULTURE

**5084. — M. Victor Golvan** demande à **M. le ministre de l'agriculture** les motifs pour lesquels il a cru devoir aggraver, par son arrêté du 11 août 1964, les conditions d'attribution et de renouvellement du diplôme de patente sanitaire, prévues par le décret du 19 mars 1963. Le décret prévoyait, dans son article 11, que les étables patentées devaient être indemnes de brucellose, qualité attestée par les contrôles biologiques portant sur des lactoréactions ou des séro-agglutinations, avant le 1<sup>er</sup> janvier 1967, or, l'arrêté avance cette date au 1<sup>er</sup> janvier 1966. L'accroissement du nombre des cas de brucellose humaine consécutive à l'ingestion de lait de vache justifie-t-il une prophylaxie plus brutale et plus rapide. Les laits présentant une réaction antigénique positive proviennent aussi bien des animaux protégés par le vaccin vivant du type B. 19 que des animaux infectés. Ce vaccin est actuellement le seul pratiquement efficace, dès lors, on ne peut que regretter que les mesures prévues aboutissent à éliminer des animaux sains, dont les propriétaires se sont montrés prévoyants tant dans la défense de leurs intérêts que dans celle de la santé publique. Compte tenu des considérations indiquées ci-dessus, il lui demande s'il ne lui semble pas souhaitable que le retrait de la patente ne soit pas appliqué systématiquement dès l'apparition d'un foyer brucellique, tout au moins jusqu'à la réalisation d'une prophylaxie collective antibrucellique. (*Question du 22 avril 1965.*)

*Réponse.* — C'est dans la perspective de la mise en exécution avant 1967 d'un plan général de lutte contre la brucellose bovine que l'arrêté du 11 août 1964 a réduit le délai prévu dans le décret du 19 mars 1963, pour l'application aux étables patentées des mesures relatives à cette maladie. Il aurait été en effet paradoxal d'accorder la patente sanitaire à des exploitants qui auraient pu ne pas entreprendre la prophylaxie de la brucellose alors que d'autres se seraient volontairement engagés au même moment dans cette action. Le début des interventions ayant dû être différé, cette considération ne joue plus et, par suite, l'article 7 de l'arrêté du 11 août 1964 est en cours de révision en vue de reporter au 1<sup>er</sup> janvier 1967 l'obligation des mesures concernant la brucellose dans les cas considérés.

**M. le ministre de l'agriculture** fait connaître à **M. le président du Sénat** qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 5111 posée le 27 avril 1965 par **M. Georges Rougeron**.

**5113. — M. Georges Rougeron** signale à **M. le ministre de l'agriculture** l'émoi qui se manifeste parmi les élus ruraux, les organisations agricoles et de manière générale dans tous les milieux paysans, en présence des modifications qui semblent être envisagées parmi les services extérieurs de son département. Les praticiens de l'agriculture et les élus, qui ont, depuis longtemps, apprécié justement la qualité des directions départementales et les services rendus par celles-ci, souhaitent voir demeurer ces échelons en lesquels ils ont confiance et qui sont pour eux des interlocuteurs à leur portée, d'un abord aisé, assumant ainsi un rôle éducatif de valeur reconnue. Il lui demande si ces modifications doivent intervenir prochainement. (*Question du 27 avril 1965.*)

*Réponse.* — Il est signalé à l'honorable parlementaire que deux textes relatifs à la réforme des services extérieurs du ministère de l'agriculture sont actuellement publiés. Il s'agit, d'une part, de l'article 1<sup>er</sup> de la loi n° 64-1278 du 22 décembre 1964 qui a créé l'office national des forêts, établissement public à caractère industriel et commercial qui sera chargé de la mise en valeur des forêts soumises au régime forestier, d'autre part, du décret n° 65-224 du 26 mars 1965 relatif à l'organisation et aux attributions des directions départementales de l'agriculture. En vertu de ce dernier texte la création d'une direction de l'agriculture dans chaque département permet de regrouper, sous une autorité unique, un certain nombre de services extérieurs et notamment ceux chargés du génie rural, de l'orientation, de l'économie agricole, des haras, de la chasse et de la pêche, des enquêtes et études statistiques, de l'exercice des professions agricoles et forestières. Cependant et pour tenir compte des prescriptions statutaires, déontologiques ou techniques qui leur sont propres, certains services : inspection des lois sociales, contrôle vétérinaire, répression des fraudes et contrôle de la qualité et protection des végétaux conservent leurs structures particulières, mais l'activité générale des fonctionnaires qui en sont responsables sera dirigée par le directeur départemental de l'agriculture puisqu'elle

concourt à la mise en œuvre de la politique agricole. Cette réforme des structures doit s'accompagner d'une réforme des corps de personnels et plus particulièrement des corps d'ingénieurs chargés de la mise en œuvre de la politique agricole dans le cadre des nouvelles directions départementales de l'agriculture. Les textes réglementaires concrétisant cette réforme des personnels sont actuellement en cours de contreseing et leur publication au *Journal officiel* peut être considérée comme très prochaine.

**5135. — M. Georges Cogniot** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que dans l'état actuel de la législation, les éleveurs dont l'étable est infectée de tuberculose ne sont pas indemnisés suffisamment pour les pertes subies. Il cite en particulier le cas d'un éleveur d'Arèches (Savoie) (fiche comptable du 7 juillet 1964, étable n° 5223, n° de compte C. A. 06-406 Beaufort), dont la perte totale a été considérable, notamment du fait que parmi les vingt-huit bêtes abattues comme réagissantes figuraient huit bêtes de deux ans et trois ans, dont la valeur d'avenir n'a pas été suffisamment prise en considération. Il lui demande quels recours sont ouverts à des éleveurs aussi lourdement frappés pour se faire dédommager. Il lui demande également s'il ne paraît pas nécessaire, au moment où l'élevage français passe par une crise préjudiciable à l'intérêt national, de majorer sérieusement les indemnités de base pour l'élimination des bovins tuberculeux. (*Question du 4 mai 1965.*)

*Réponse.* — La gravité des pertes que certains agriculteurs sont exposés à subir au cours des opérations d'assainissement du cheptel du fait du taux d'infection élevé de leur étable, n'a pas échappé à l'administration. Pour remédier à ces situations, des indemnités complémentaires ont été instituées par arrêté du 23 avril 1964 (*Journal officiel* du 7 mai 1964, p. 3933) qui s'ajoutent aux indemnités de base lorsque plus de 50 p. 100 des bovins d'un troupeau doivent être éliminés. Ledit arrêté est d'ailleurs en cours de révision dans le but d'en étendre l'application à un plus grand nombre de bénéficiaires.

#### EDUCATION NATIONALE

**5085. — M. Fernand Verdelle** prie **M. le ministre de l'éducation nationale** de bien vouloir lui faire connaître, comme suite à la réponse à la question écrite n° 4428 du 9 juin 1964 : si les instituteurs pérennisés dans la fonction de professeur de collège d'enseignement général (application de l'arrêté ministériel du 23 août 1961 et de la circulaire du 28 septembre 1961) doivent, à chaque rentrée scolaire, recevoir une nouvelle délégation rectorale ou au contraire être informés officiellement de leur confirmation dans le poste occupé ; si ces maîtres peuvent, le cas échéant, solliciter leur mutation pour un poste équivalent dans un autre lycée ou dans un collège d'enseignement secondaire soit de l'académie d'origine, soit dans une autre académie ; s'il est envisagé dans la réforme de l'enseignement actuellement en préparation un statut particulier pour ces maîtres pérennisés. (*Question du 22 avril 1965.*)

*Réponse.* — Les professeurs de collège d'enseignement général pérennisés qui sont affectés dans les lycées reçoivent une délégation rectorale annuelle. Les délégations rectorales sont attribuées dans le cadre de l'académie d'origine ; les instituteurs peuvent donc, le cas échéant, à l'issue de l'année scolaire, solliciter leur mutation pour une chaire vacante dans un lycée de leur académie ; ils ne le peuvent si le lycée relève d'une autre académie. Rien ne s'oppose, d'autre part, à ce que ces maîtres soient affectés, sur leur demande, dans un collège d'enseignement secondaire s'il existe des emplois vacants dans ces établissements. Si le poste sollicité est situé dans un autre département que leur département d'origine, ils doivent avoir obtenu, au préalable, l'exeat de l'inspecteur d'académie dont ils dépendent. La question de l'adoption d'un statut particulier pour les maîtres visés dans la présente question écrite s'est déjà maintes fois posée ; elle fait actuellement l'objet d'une étude attentive.

**5094. — M. Emile Vanrullen** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** qu'un délégué cantonal, dûment convoqué pour une réunion de sa délégation, a été victime d'un grave accident au cours du trajet. Il lui demande comment peut être envisagée l'indemnisation de ce délégué et si le ministère de l'éducation nationale peut prendre en charge les frais résultant de l'accident. (*Question du 22 avril 1965.*)

*Réponse.* — En raison du caractère gratuit de leurs activités, les délégués cantonaux victimes d'accidents corporels au cours de l'accomplissement de leur mission ne peuvent prétendre au bénéfice de la législation sur les accidents du travail. Les conditions de leur indemnisation, en leur qualité de collaborateurs bénévoles des services publics, relèvent, dans chaque cas particulier de l'appréciation souveraine des tribunaux. Le ministère de l'éducation nationale s'efforce de rechercher, en accord avec les administrations intéressées et sur le plan réglementaire, une solution au problème évoqué.

## FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

4397. — **M. Etienne Dally** attire l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur les inconvénients que présente à la suite de l'institution de la nouvelle unité monétaire française définie par l'ordonnance du 28 décembre 1959, la coexistence de monnaies anciennes et nouvelles, génératrices de difficultés sur le plan des échanges commerciaux et de confusions notamment chez les personnes âgées et les touristes étrangers. S'il était exclu qu'un retrait immédiat et intégral des signes monétaires anciens fût réalisable, au motif qu'une telle opération aurait pu être interprétée comme recensement général des avoirs individuels et collectifs, l'importance des inconvénients qui viennent d'être évoqués requiert néanmoins, de toute évidence, la mise en œuvre rapide de mesures idoines. Dans cette perspective, l'impression des nouveaux billets devrait être accélérée et un terme pourrait opportunément être fixé à l'échange des coupures, la date limite étant portée suffisamment tôt à la connaissance du public afin de prévenir toute difficulté. S'agissant des monnaies divisionnaires il apparaît que la cadence de frappe des nouvelles pièces risque de retarder les opérations de retrait puisqu'aussi bien à la date du 31 décembre 1963, 1.590 millions de pièces seulement avaient été frappées sur un programme global de 3.100 millions, soit à peine plus de la moitié du montant indispensable. Dans ce domaine, les programmes de fabrication paraissent donc devoir être réexaminés au double point de vue du rythme de la frappe et des modules adoptés pour les pièces de 1 franc, 20 et 50 centimes, qui du fait de l'insuffisance de leur différenciation sont également source d'erreurs. Compte tenu de cette situation il lui demande de bien vouloir lui faire connaître les dispositions pratiques qu'il compte prendre pour qu'il soit mis fin le plus rapidement possible à la coexistence des monnaies anciennes et nouvelles et, le cas échéant, les motifs qui seraient de nature à s'opposer à la prise en considération des suggestions qui précèdent. (*Question du 26 mai 1964.*)

*Réponse.* — Pour juger la situation actuelle, il ne faut pas perdre de vue que le renouvellement complet de la circulation monétaire dans un pays comme le nôtre, où circulent plus de trois milliards de pièces métalliques et un milliard de billets, ne peut être réalisé que progressivement. Les possibilités de production des ateliers de la Banque de France et de la Monnaie sont en effet limitées par la capacité d'équipements conçus normalement pour l'entretien de la circulation existante. C'est en fonction de ces considérations que le Gouvernement a indiqué dès 1960 que la refonte de nos instruments monétaires exigerait de cinq à six ans. Pour limiter, pendant la période de coexistence des deux types de monnaies, les inconvénients pouvant résulter de confusions toujours possibles — quoiqu'en fait assez rares — la priorité a été donnée à la fabrication des nouveaux billets et des nouvelles pièces ayant la valeur faciale la plus élevée. En ce qui concerne les billets, 95 p. 100 des coupures actuellement en circulation sont d'ores et déjà libellés en nouvelle unité monétaire. Il est cependant encore trop tôt pour fixer la date à laquelle les billets anciens seront privés du cours légal. Bien entendu les porteurs en seront avertis suffisamment à l'avance. S'agissant des pièces métalliques, dont le programme porte sur un nombre trois fois plus élevé que dans le cas des billets, les pièces nouvelles représentent 61 p. 100 du programme d'ensemble ; ce pourcentage doit s'accroître rapidement compte tenu de la cadence élevée des fabrications qui a été portée progressivement de 410 millions de pièces, en 1962, à 528 millions en 1964 pour atteindre 552 millions en 1965. Cette cadence qui correspond à la limite extrême des possibilités de la monnaie, doit permettre de terminer pratiquement en 1967 les fabrications prévues pour l'ensemble des coupures, à l'exception des pièces de 10 à 20 centimes dont les derniers contingents seront frappés en 1968. Les confusions qui ont pu se produire entre les nouvelles pièces de 20 et 50 centimes, en raison de leurs diamètres trop rapprochés ont amené les pouvoirs publics à décider de mettre en circulation à partir de novembre prochain d'une nouvelle pièce de un demi franc en nickel qui se substituera à la pièce de 50 centimes actuelle.

4869. — **M. Louis Courroy** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** si l'indemnité d'éviction versée par un propriétaire à un fermier, dont il ne renouvelle pas le bail, est bien déductible au même titre que les commissions sur vente, du prix de cession d'un terrain à bâtir qui entre dans les prévisions de l'article 3 de la loi du 19 décembre 1963. (*Question du 5 janvier 1965.*)

*Réponse.* — Lorsque le versement de l'indemnité d'éviction s'effectue dans le cadre de l'exploitation de l'immeuble en vue de le rendre libre de toute location, soit simplement pour permettre au propriétaire d'en reprendre la disposition, soit pour le louer à un nouveau fermier, les sommes payées à ce titre présentent le caractère d'une charge du revenu agricole ou du revenu foncier. Cette dépense doit donc être retenue pour la détermination du revenu soumis à l'impôt et il ne saurait, dès lors, être envisagé d'en faire

état pour l'application des dispositions de l'article 3 de la loi n° 63-1241 du 19 décembre 1963 en cas de vente ultérieure de l'immeuble (cf. art. 6 du décret n° 64-79 du 29 janvier 1964). La situation est différente si l'indemnité est versée au fermier à seule fin de permettre au propriétaire de vendre son terrain libre d'occupation. Dans une telle hypothèse, en effet, la dépense dont il s'agit ne présente pas le caractère d'une charge du revenu et la déduction peut être admise, dès lors, pour la détermination du prix de cession à retenir pour le calcul de la plus-value soumise à l'impôt sur le revenu des personnes physiques en vertu des dispositions susvisées de la loi du 19 décembre 1963.

5121. — **M. Francis Le Basser** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques**, compte tenu des dispositions du décret n° 61-900 du 9 août 1961 prévoyant un minimum garanti de rémunération et précisant dans son article 1<sup>er</sup>, alinéa 2, que le personnel âgé de moins de dix-huit ans ne voit pas pour autant son régime modifié, quels sont actuellement les textes applicables pour effectuer un abattement sur les traitements de cette catégorie d'agents, et notamment si l'article 2 du décret n° 45-1013 du 22 mai 1945 modifié le 5 juin 1945 a toujours sa valeur réglementaire ainsi que toutes les dispositions qu'il contient. (*Question du 29 avril 1965.*)

*Réponse.* — Le décret n° 61-900 du 9 août 1961, qui détermine au profit de certaines catégories de fonctionnaires et agents civils et militaires de l'Etat, les modalités d'attribution d'un minimum garanti de rémunération, précise que l'intervention de cette mesure ne modifie en rien le régime de rémunérations applicable aux agents âgés de moins de dix-huit ans. Ainsi se trouvent maintenues en vigueur les dispositions du décret n° 45-1013 du 22 mai 1945, modifié et complété à plusieurs reprises et en dernier lieu par le décret n° 49-44 du 12 janvier 1949, qui prévoient notamment que les auxiliaires âgés de moins de dix-huit ans reçoivent une rémunération réduite de 10 p. 100 ou 18 p. 100 selon qu'ils sont âgés de plus de seize ans ou de moins de seize ans. Ces pourcentages s'appliquent à la rémunération correspondant à l'échelon auquel sont classés les intéressés ou, le cas échéant, à la rémunération déterminée en application du premier alinéa de l'article 1<sup>er</sup> du décret n° 61-900 du 9 août 1961.

## INFORMATION

5105. — **M. Jacques Duclos** rappelle à **M. le ministre de l'information** qu'en date du 20 février 1964 il lui avait posé une question écrite concernant les projets du Gouvernement relatifs à l'introduction de la publicité à la radio et à la télévision ; qu'en réponse à cette question il avait, selon son expression, prié l'honorable parlementaire de se reporter à l'intervention ministérielle du 8 novembre 1964 à l'Assemblée nationale, intervention au cours de laquelle il avait déclaré au nom du Gouvernement : « Je renouvelle donc l'engagement que j'avais pris ici même à la session de printemps. Il n'y aura pas d'introduction de la publicité de marque à l'O. R. T. F. sans que vous ayez été préalablement appelés à en délibérer ». Que, depuis, le directeur général de l'O. R. T. F. a déclaré à Toulouse : « Je pense que la publicité à l'O. R. T. F. est possible et ne serait pas une gêne déterminante pour le public à condition que ce ne soit pas une publicité à l'américaine qui interrompt les programmes » ; que cette déclaration, étant donné les fonctions de celui qui l'a faite, prend le caractère d'une prise de position en faveur de l'introduction de la publicité à l'O. R. T. F. Il lui demande en conséquence : 1° s'il trouve normal qu'un haut fonctionnaire puisse prendre ainsi position sur une question aussi importante que celle de la publicité à l'O. R. T. F., alors qu'il s'agit là incontestablement d'une question relevant de la compétence du Gouvernement ; 2° si la déclaration du directeur général de l'O. R. T. F. a été faite sans que le ministère de l'information en ait été avisé, ce qui mettrait en cause l'autorité de ce ministère, ou si elle a été faite en accord avec le Gouvernement pour servir en quelque sorte de ballon d'essai, ce qui mettrait en cause les déclarations officielles faites devant l'Assemblée nationale ; 3° quelle suite il entend donner à cette déclaration. (*Question du 27 avril 1965.*)

*Réponse.* — Il est naturel que le directeur général de l'O. R. T. F., établissement doté par la loi de l'autonomie administrative et financière, fasse connaître de sa propre initiative son point de vue sur les conditions techniques d'une éventuelle introduction de la publicité à la télévision, question qui a déjà été largement débattue devant l'opinion publique. Cette circonstance ne modifie en aucune manière la position que le Gouvernement a adoptée dans cette affaire et que le ministre de l'information a exposée à l'Assemblée nationale le 8 novembre 1964.

5114. — **M. Georges Rougeron** demande à **M. le ministre de l'information** si les rumeurs selon lesquelles l'O. R. T. F. envisagerait de supprimer à la fin de cette année l'émission « La Caméra explore le temps » est fondée ; dans cette éventualité il souhaiterait connaître

les raisons d'une telle mesure, cette émission ayant acquis une juste faveur parmi le public en raison de la qualité de son caractère culturel. (*Question du 27 avril 1965.*)

*Réponse.* — L'honorable parlementaire est prié de bien vouloir se reporter à la réponse faite à l'Assemblée nationale, lors de la séance du 30 avril 1965, par le ministre de l'information à la question posée au cours du débat par M. Dupuy et relative au même objet (*Journal officiel*, débats parlementaires n° 23 des 1<sup>er</sup> et 2 mai 1965, pp. 1061 et 1062).

### INTERIEUR

**5004.** — **M. Raymond Bossus** fait connaître à **M. le ministre de l'intérieur** qu'il a reçu une pétition signée par 102 familles domiciliées dans les immeubles situés à proximité des Etablissements Inno, rue de la Plaine, Paris (20<sup>e</sup>). Les pétitionnaires protestent à juste titre sur le fait que l'établissement voisin de leur lieu d'habitation leur cause de graves inconvénients : bruit, mauvaises odeurs, difficulté de circulation avec risques d'accident. La question a été portée devant le conseil municipal de Paris et le préfet de la Seine a répondu le 26 mars 1964 que la Société Inno n'a pas réalisé les surfaces de parking et les aires de déchargement qui avaient été prévues au permis de construire. Depuis, cette déclaration n'a été suivie d'aucune mesure obligeant la société à corriger les défauts signalés. Tenant compte que M. le ministre a en main une pétition analogue à celle dont il est question, il lui demande de quelle façon il entend que soit donné satisfaction aux réclamations justifiées des habitants de la rue de la Plaine. (*Question du 25 février 1965.*)

*Réponse.* — Il résulte de l'enquête effectuée par les services de la préfecture de la Seine que les dispositions du permis de construire relatives à l'aménagement de places de parking et d'aires de déchargement de marchandises avaient été respectées par la Société Cogifrance, organisme constructeur mais que la Société Inno a refusé d'acquiescer les surfaces correspondantes, ce à quoi elle ne pouvait être réglementairement contrainte. Plusieurs mesures ont été envisagées pour pallier les difficultés résultant d'une situation effectivement défectueuse et les surfaces de parking ayant été finalement vendues au propriétaire d'un garage commercial voisin, il est envisagé d'obtenir la location horaire de places qui seraient mises à la disposition des clients. D'autre part, le préfet de police est intervenu auprès des dirigeants de la Société Inno afin que soient réduits, dans toute la mesure du possible, les autres inconvénients signalés. Dès à présent la société a installé un entrepôt de marchandises à Pantin, à partir duquel les livraisons au magasin ne sont faites qu'entre 5 et 7 heures du matin. De plus le service de réception a renforcé les consignes de discipline pour réduire les bruits de manipulation, notamment par l'insonorisation du matériel de transport intérieur, tandis que les passages et les manœuvres de la benne d'enlèvement des ordures ont été réduits afin que la circulation ne soit interrompue que durant un laps de temps très court. En ce qui concerne enfin les mauvaises odeurs dues aux difficultés d'évacuation des déchets, une solution conciliable avec les exigences de l'hygiène publique est actuellement à l'étude.

**5065.** — **M. Marcel Boulangé** signale à **M. le ministre de l'intérieur** qu'un droit d'option est prévu en faveur des ayants droit des personnels de police assassinés en Algérie, qui auront ainsi la possibilité de choisir entre une pension civile exceptionnelle ou le cumul de la pension rémunérant les services accomplis et de la pension de victime civile ; ce droit ne pourra être ouvert en faveur des intéressés qu'après publication d'un décret portant règlement d'administration publique — en application de l'article 3 de l'ordonnance n° 59-66 du 7 janvier 1959 publiée au *Journal officiel* du 8 janvier 1959, qui a prévu la réparation des dommages subis en métropole par les personnels de police à l'occasion des événements d'Algérie ; il appelle son attention sur la nécessité qui s'attache à ce que ce texte intervienne dans les meilleurs délais et lui demande quand il pourra être publié afin de faire bénéficier des victimes particulièrement dignes d'intérêt des dispositions d'un texte qui date de plus de six ans. (*Question du 6 avril 1965.*)

*Réponse.* — La mise au point de l'interpénétration des divers modes de réparation des préjudices corporels subis en Algérie par les personnels de police s'est révélée extrêmement longue et diffi-

cile en raison de la complexité des règles susceptibles de leur être appliquées et des différences notables caractérisant les régimes métropolitains contenus dans le code des pensions civiles et militaires de retraites et le code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre et le régime proprement algérien déterminé par la décision 55-032 de l'ex-Assemblée algérienne en date du 10 juin 1955, lequel n'a d'ailleurs pas été pris en charge par le Gouvernement algérien après la proclamation de l'indépendance. Il avait été envisagé, après de nombreux échanges de vues et correspondances entre les départements ministériels intéressés, d'étendre purement et simplement aux fonctionnaires de police les dispositions intervenues à l'égard des victimes civiles des événements d'Algérie en vertu de la loi n° 63-778 du 31 juillet 1963 et du décret n° 64-505 du 5 juin 1964, qui ont appliqué à ces dernières, sous certaines conditions, le régime du code des pensions militaires d'invalidité et des victimes de guerre précité. Toutefois, il n'a pas paru possible de retenir cette procédure car l'ordonnance n° 59-66 du 7 janvier 1959 ayant reconnu des droits propres aux fonctionnaires des services actifs de police victimes en métropole d'actes de violence en relation avec les événements d'Algérie, il est indispensable, ainsi que le prévoit d'ailleurs l'article 3 de cette ordonnance, qu'un texte spécial soit pris pour en assurer l'adaptation aux personnels de police victimes d'actes de même nature intervenus sur le territoire de l'Algérie pendant les périodes définies par cette ordonnance. Les entretiens entre les administrations intéressées se poursuivent donc, en ce sens, afin que puisse être adopté, le plus rapidement possible, le projet de décret portant règlement d'administration publique préparé par le ministre de l'intérieur.

### SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

**5060.** — **M. Jean Lecanuet** appelle l'attention de **M. le ministre de la santé publique et de la population** sur les préjudices de carrière qui résulteraient pour les étudiants en médecine candidats aux postes d'externe des centres hospitaliers régionaux et universitaires, de l'adoption éventuelle de nouvelles dispositions réglementaires, intervenant avec effet rétroactif, en violation des droits inscrits dans le décret du 7 mars 1964, n° 64-207, en particulier dans le paragraphe 2 de l'article 5 dudit décret, privant les étudiants des écoles nationales de médecine situées dans le ressort de la faculté de Paris du droit d'être nommés à Paris, après avoir été mis en compétition avec les étudiants de Paris. Sans préjuger au fond l'opportunité d'une réforme qui abolirait le principe de la régionalité pour le classement des candidats, il lui demande, au cas où cette réforme interviendrait prochainement, de ne pas lui donner une portée rétroactive, applicable aux cas des étudiants de troisième année fréquentant les écoles de médecine dépendant de la faculté de Paris, alors qu'ils ont participé aux mêmes épreuves que les candidats de Paris, dans des conditions identiques et dans un même but. (*Question du 31 mars 1965.*)

*Réponse.* — Il est précisé à l'honorable parlementaire que la suppression du classement commun des étudiants d'une faculté et des écoles nationales dépendant de cette faculté en vue de pourvoir les postes d'externes en médecine des centres hospitaliers régionaux des villes sièges de cette faculté et de ces écoles, répond au vœu unanimement exprimé auprès du ministre de l'éducation nationale par MM. les doyens des facultés et MM. les directeurs des écoles nationales de médecine. Les modifications aux modalités de recrutement des externes fixées par le décret du 7 mars 1964 comportant en outre divers assouplissements importants attendus par la très grande majorité des étudiants en médecine, il a été jugé nécessaire de publier le décret correspondant (décret n° 65-331 du 29 avril 1965) afin de mettre un terme à l'attente souvent angoissée de ces étudiants. Toutefois, le texte en cause étant intervenu postérieurement à la date à laquelle les étudiants actuellement en troisième année (suivant le régime d'études défini par le décret du 28 juillet 1960) ont subi la totalité de leurs examens universitaires comptant pour leur premier classement en vue de l'externat, des dispositions particulières sont à l'étude en vue de permettre à ceux de ces étudiants inscrits dans les écoles nationales de participer à un classement commun avec les étudiants de même catégorie de la faculté correspondante et d'obtenir, si leur rang de classement le permet, d'être nommés externes du centre hospitalier régional de la ville siège de la faculté.