

# 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 1965-1966

COMPTE RENDU INTEGRAL — 20<sup>e</sup> SEANCE

Séance du Jeudi 26 Mai 1966.

#### SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 646).
2. — Dépôt d'une proposition de résolution (p. 646).
3. — Dépôt de rapports (p. 646).
4. — Représentation du Sénat au sein d'un organisme extraparlementaire (p. 646).
5. — Conférence des présidents (p. 646).
6. — Extension à certains territoires d'outre-mer des dispositions du code du travail maritime. — Adoption d'une proposition de loi (p. 647).  
Discussion générale : MM. Henry Loste, rapporteur de la commission des affaires sociales ; Alfred Poroï, Roland Nungesser, secrétaire d'Etat au logement.  
Art. 1<sup>er</sup> :  
Amendement de M. Henry Loste. — MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Retrait.  
Amendement de M. Henry Loste. — MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.  
Adoption de l'article modifié.  
Art. 2 :  
Amendement de M. Henry Loste. — MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.  
Adoption de l'article modifié.

- Art. 3 :  
Amendement de M. Henry Loste. — MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.  
Suppression de l'article.  
Adoption de la proposition de loi.
7. — Infractions en matière de permis de construire. — Adoption d'un projet de loi (p. 650).  
Discussion générale : MM. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat au logement ; André Cornu, Joseph Voyant, rapporteur de la commission des lois ; Louis Talamoni, Bernard Chochoy, Jean Bertaud.  
Art. 1<sup>er</sup> à 5 : adoption.  
Art. 6.  
Amendements de M. Joseph Voyant et du Gouvernement. — MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat. — Adoption.  
Adoption de l'article modifié.  
Art. 7.  
Amendement de M. Joseph Voyant. — Adoption.  
Adoption de l'article modifié.  
Art. 8 à 11 : adoption.  
Adoption du projet de loi.
8. — Contrats d'affrètement et de transport maritimes. — Adoption d'un projet de loi (p. 658).  
Discussion générale : MM. Joseph Yvon, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Roland Nungesser, secrétaire d'Etat au logement.

Art. 1<sup>er</sup> à 42 : adoption.

Art. 43.

MM. le rapporteur, le secrétaire d'Etat.

Adoption de l'article.

Art. 44 à 48 : adoption.

Art. 49.

Amendement de M. Joseph Yvon. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 50 à 54 : adoption.

Art. additionnel 54 bis (amendement de M. Joseph Yvon).

M. le rapporteur, le secrétaire d'Etat.

Adoption de l'article.

Art. 55 à 59 : adoption.

Sur l'ensemble : M. Roger Lachèvre.

Adoption du projet de loi.

9. — Règlement de l'ordre du jour (p. 664).

### PRESIDENCE DE M. GASTON MONNERVILLE

La séance est ouverte à quinze heures dix minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

### PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du mardi 24 mai a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

### DEPOT D'UNE PROPOSITION DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Marcel Prélot une proposition de résolution tendant à insérer dans le règlement du Sénat un article 21 bis (nouveau) relatif au délai imparti aux commissions d'enquête ou de contrôle pour mener à bien leurs travaux.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 145, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. (*Assentiment*.)

— 3 —

### DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Raymond Brun un rapport fait au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux mesures de protection et de reconstitution à prendre dans les massifs forestiers particulièrement exposés aux incendies et modifiant diverses dispositions du code forestier (n° 130).

Le rapport sera imprimé sous le n° 143 et distribué.

J'ai reçu de M. Edouard Le Bellegou, rapporteur pour le Sénat, un rapport fait au nom de la commission mixte paritaire chargée de proposer un texte sur le projet de loi portant amnistie d'infractions contre la sûreté de l'Etat ou commises en relation avec les événements d'Algérie.

Le rapport sera imprimé sous le n° 144 et distribué.

J'ai reçu de M. Pierre Marcihacy 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, tendant à modifier et compléter la loi du 6 mai 1919 relative à la protection des appellations d'origine (n° 112).

Le rapport sera imprimé sous le n° 146 et distribué.

— 4 —

### REPRESENTATION DU SENAT AU SEIN D'UN ORGANISME EXTRAPARLEMENTAIRE

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. le Premier ministre demande au Sénat de bien vouloir procéder à la désignation d'un de ses membres en vue de le représenter au sein du comité des prix de revient des fabrications d'armement, en application du décret n° 66-221 du 14 avril 1966.

Conformément à l'article 9 du règlement, j'invite la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation à présenter une candidature.

La nomination du représentant du Sénat à cet organisme extraparlementaire aura lieu ultérieurement.

— 5 —

### CONFERENCE DES PRESIDENTS

M. le président. La conférence des présidents a fixé comme suit l'ordre des prochains travaux du Sénat :

A. — Le mercredi 1<sup>er</sup> juin 1966, à quinze heures, et éventuellement le soir, séance publique pour la discussion, en application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution, du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant réforme de l'adoption.

B. — Le jeudi 2 juin 1966, à quinze heures, séance publique avec l'ordre du jour suivant :

En application de la priorité établie par l'article 48 de la Constitution :

1° Discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi portant amnistie d'infractions contre la sûreté de l'Etat ou commises en relation avec les événements d'Algérie ;

2° Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux mesures de protection et de reconstitution à prendre dans les massifs forestiers particulièrement exposés aux incendies et modifiant diverses dispositions du Code forestier ;

3° Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à modifier et compléter la loi du 6 mai 1919 relative à la protection des appellations d'origine ;

4° Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 75 du Code civil relatif à la célébration du mariage ;

5° Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, modifiant la loi du 21 avril 1832 et la loi du 19 mars 1934 et relatif aux juridictions compétentes pour la navigation du Rhin ;

6° Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, déterminant en application de la Convention franco-germano-luxembourgeoise du 27 octobre 1956 les juridictions compétentes pour la navigation de la Moselle ;

7° Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, étendant aux territoires d'outre-mer l'application des dispositions de l'article 23 du code pénal.

C. — Le mardi 7 juin 1966, à quinze heures, séance publique pour la discussion :

1° De la question orale avec débat de M. Adolphe Dutoit à M. le ministre des affaires sociales sur les licenciements d'ouvriers dans le Nord ;

2° De la question orale avec débat de M. Jacques Duclos à M. le Premier ministre sur les fraudes électorales dans les départements d'outre-mer et les territoires d'outre-mer ;

3° Des questions orales avec débat de M. Marcel Darou et de M. Raymond Bossus à M. le ministre des anciens combattants sur les revendications des anciens combattants et la préparation du budget du ministère des anciens combattants pour 1967, questions dont la conférence des présidents propose au Sénat de prononcer la jonction.

La conférence des présidents a, d'autre part, d'ores et déjà envisagé la date du mardi 28 juin pour la discussion des questions orales avec débat de M. Antoine Courrière et de M. Jacques Duclos à M. le Premier ministre sur l'enlèvement de M. Ben Barka, questions dont la conférence des présidents propose au Sénat de prononcer la jonction.

— 6 —

## EXTENSION A CERTAINS TERRITOIRES D'OUTRE-MER DES DISPOSITIONS DU CODE DU TRAVAIL MARITIME

### Adoption d'une proposition de loi.

**M. le président.** L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, étendant à certains territoires d'outre-mer les dispositions du Code du travail maritime. [N° 287 (1964-1965) et 136 1965-1966.]

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

**M. Henry Loste, rapporteur de la commission des affaires sociales.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, mes chers collègues, mon rapport vous a été distribué. Aussi ne voulant pas abuser de la tribune, je n'en commenterai que les principaux passages.

Le texte qui est soumis au Sénat est d'origine parlementaire. Son auteur, M. le député Brousset, l'a déposé le 23 juin 1965. Rapporté par M. Flornoy, il fut voté par l'Assemblée nationale dès le 29 juin 1965.

Je crois savoir que c'est à la demande du Premier ministre et du ministre des territoires d'outre-mer que cette importante question a été mise en chantier. Cette initiative est heureuse et équitable.

Son objet est d'étendre aux trois territoires de la Nouvelle-Calédonie, de la Polynésie française et de Wallis et Futuna les dispositions de valeur législative de la loi du 13 décembre 1926 modifiée portant code du travail maritime.

En métropole, après que le code du commerce eut pendant de longues années réglementé « l'engagement et le loyer des matelots », la loi du 13 décembre 1926 a institué un code du travail, créant ainsi pour les marins un régime spécial de travail justifié par les conditions particulière de la vie à bord des navires. Je veux noter que, par la suite, d'autres textes importants sont intervenus, notamment au sujet des retraites la loi du 13 avril 1941.

Actuellement, les marins d'outre-mer sont, comme tous les travailleurs des territoires d'outre-mer, régis par la loi du 13 décembre 1952 portant code du travail outre-mer dont l'article 1<sup>er</sup> est extrêmement général. Cette loi est applicable dans tous les territoires et territoires associés relevant du ministère de la France d'outre-mer et je veux rappeler qu'une circulaire émanant de ce ministère en date du 24 janvier 1955, notifiée aux administrateurs de l'inscription maritime, indique dans quelles conditions cette loi s'applique aux marins, sauf dans les territoires où des textes antérieurs ont été promulgués, notamment à Saint-Pierre et Miquelon.

Si cette circulaire fait apparaître une protection de base, il est nécessaire de mettre à l'étude une réglementation pratique locale ou d'ensemble, adaptant le texte à cette catégorie particulière de travailleurs que constituent les marins et respectant aussi strictement que possible les conventions internationales sur les gens de mer.

Votre commission s'est prononcée en faveur de la proposition de loi, considérant que l'introduction dans les territoires d'outre-mer du code du travail maritime devait améliorer la situation des marins par rapport à celle qui leur était faite en application de la loi du 15 décembre 1952 portant code du travail pour les territoires d'outre-mer.

Si l'on peut résumer en quelques traits les principaux avantages que les marins retireront du vote du texte qui nous est soumis, nous noterons tout d'abord que ces marins d'outre-mer deviendront des inscrits maritimes, rattachés à un vieux organisme qui a fait ses preuves, l'établissement national des invalides de la marine, « tuteur social » des marins. Ensuite, il faut noter la réglementation des quarts, la protection des salaires, l'aide pour la maladie et les blessures, les indemnités de nourriture, les congés payés, la réglementation des congédiements et, enfin, une question qui nous a paru particulièrement importante : la protection des mineurs.

Cette loi et ses textes d'application nécessitent évidemment quelques adaptations selon les territoires où ils seront appliqués. En effet, l'usage des embarcations et le rôle de chacun des travailleurs embarqués, le genre de vie à bord ne sont guère comparables selon qu'il s'agit soit d'un navire, bateau de pêche ou autre embarcation en métropole, soit du trafic des goélettes qui ravitaillent une partie du Pacifique, des remorqueurs qui effectuent des chargements en rade foraine ou d'une embarcation légère de pêcheur polynésien ou calédonien.

Ces adaptations nécessitent deux ordres de mesures : les unes, de caractère législatif, visant la partie législative du code ; les autres, strictement réglementaires.

J'indique tout de suite que dans l'article 1<sup>er</sup> du texte qui nous vient de l'Assemblée nationale, nous regrettons une restriction : il n'y est envisagé l'extension des principes du code qu'aux contrats d'engagements maritimes conclus pour tous services à accomplir à bord de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à dix tonneaux.

Il ne nous a pas paru souhaitable que ce soit la loi qui fixe une limite en deçà de laquelle les mesures sociales auxquelles nous songeons ne s'appliqueront pas. Dix tonneaux est une jauge qui nous paraît trop élevée et nous considérons que c'est la nature du contrat qui doit être déterminante en même temps que les usages locaux. C'est à la demande de notre collègue, M. Poroï, et de votre rapporteur que la commission a estimé que les décrets d'application pourront fixer les normes en connaissance de cause mieux que le Parlement.

Si la loi du 13 décembre 1926 est déjà applicable à Saint-Pierre et Miquelon, notre commission désirerait que tous les territoires d'outre-mer, y compris les Comores et la Côte française des Somalis, bénéficient d'une loi régissant les marins. C'est pourquoi nous vous demandons, monsieur le ministre, de bien vouloir vous préoccuper du problème de ces deux territoires qui n'ont aucune raison d'être exclus de cette réglementation qui conserve une grande souplesse grâce aux décrets d'adaptation prévus à l'article 2.

Cet article 2 appelle une observation très importante. Nous estimons que les décrets d'adaptation prévus devraient être pris après avis des assemblées territoriales.

Il semble, monsieur le ministre, que vos services trouvaient cette consultation superflue. Pour notre part, nous estimons, au contraire, que les assemblées territoriales intéressées pourront, avec le concours de l'administration locale, et notamment de l'inscription maritime, prendre des contacts heureux et utiles avec les marins et avec les patrons de navire, selon la catégorie à laquelle ils appartiennent.

La commission des affaires sociales, appréciant à sa juste mesure, je crois, l'importance des décrets d'adaptation, m'a chargé de déposer un amendement en ce sens.

Nous en arrivons à parler de l'article 3. Notre commission a estimé qu'il valait mieux en demander la suppression. En effet, le projet de loi indique : « Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur en même temps que celles du décret prévu à l'article 2 et au plus tard à l'expiration du délai de dix mois suivant la date de sa promulgation ». Nous avons pensé qu'en raison de la diversité des cas en Nouvelle-Calédonie et en Polynésie française une étude très sérieuse doit être faite sur place comme je l'ai indiqué tout à l'heure, avec le concours de tous, et notre commission ne voudrait pas mesurer le délai, ne sachant pas le temps qui pourra être nécessaire pour les diverses enquêtes et études.

Je me permets d'indiquer en terminant que l'esprit dans lequel a été établi le rapport que j'ai l'honneur de vous présenter a reçu l'agrément sans réserve de tous les élus parlementaires des différents territoires intéressés, ainsi que des présidents des assemblées locales.

En conclusion, votre commission unanime vous proposera de voter le texte qui nous vient de l'Assemblée nationale modifié par quatre amendements.

J'ose espérer, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous comprendrez notre esprit de collaboration et notre désir de voir une loi heureuse appliquée d'une façon aussi parfaite que possible à des gens qui attendent leur charte, mais qui seraient déçus si elle ne s'adaptait pas à leurs conditions de vie tout à fait différentes de celles de nos marins métropolitains. (Applaudissements.)

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

**M. Alfred Poroï.** Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, en abordant cette tribune je tiens tout de suite à dire ma satisfaction de voir admise une très vieille revendication des marins polynésiens. Nous allons enfin leur reconnaître aujourd'hui la qualité d'inscrits maritimes.

Ils espéraient depuis longtemps avoir le droit à ce titre et la loi du 13 décembre 1962 relative au recrutement de l'armée de mer et à l'organisation de ses réserves leur avait ouvert un espoir. En effet, son article 18 donne une définition très générale : « Sont compris dans l'inscription maritime les Français ou naturalisés français qui exercent d'une manière professionnelle la navigation maritime et acquièrent de ce fait des droits aux pensions payées sur la caisse de retraites des inscrits maritimes. » L'article 109 rendait cette loi applicable de plein droit à l'Algérie, à la Guadeloupe, à la Guyane, à la Martinique, à la Réunion et à Saint-Pierre et Miquelon, et disposait : « Des décrets pourront, s'il y a lieu, étendre les dispositions de la présente loi aux possessions relevant du ministère des colonies. »

Il semble que jusqu'en 1957 les marins polynésiens aient eu la possibilité de demander leur inscription. Seulement, ils

ont été insuffisamment renseignés et très peu nombreux sont ceux qui ont fait leur demande. De ce fait, une désaffection certaine pour la profession de marin en est résultée.

Depuis, la profession de marin à bord des navires immatriculés dans les territoires d'outre-mer a été définie par le décret du 11 avril 1961 et ses textes d'application. Seul pratiquement restait à appliquer le code du travail maritime. C'est l'objet de notre débat d'aujourd'hui.

Cela ne doit pas entraîner d'importantes réorganisations administratives. En effet, les services locaux de la marine marchande sont déjà bien en place. Un administrateur de l'inscription maritime assure déjà le contrôle des embarquements et débarquements de marins, de leurs conditions d'engagement, de leurs aptitudes à la navigation et d'une façon générale se préoccupe de l'administration des gens de mer dans les mêmes conditions qu'en France. La seule tâche supplémentaire, quand un autre projet de loi sera voté, sera la liquidation des pensions.

Il est à remarquer que par une interprétation contestable de l'article 56 de la loi du 12 avril 1941, les armateurs versent leur part de cotisations pour la retraite des marins embarqués, inscrits maritimes ou non. Cette situation paradoxale a comme conséquence que le trésorier-payeur général de la Polynésie, qui joue le rôle de trésorier des invalides, a encaissé depuis 1950, pour le compte de l'établissement national des invalides de la marine, plus de 260 millions d'anciens francs et n'a versé aux marins et à leurs familles qu'environ 140 millions, y compris les pensions rémunérant des services qui n'ont pas été accomplis dans le territoire, c'est-à-dire de métropolitains pensionnés de passage ou installés depuis leur retraite dans le territoire, ce qui représente un excédent de recettes qui peut être évalué à environ 150 millions d'anciens francs.

Ainsi, depuis quinze ans, des cotisations perçues en Polynésie servent à éponger une partie du déficit permanent de l'E. N. I. M.

Pour le texte qui nous est soumis aujourd'hui, je me rallie totalement à la rédaction que nous propose la commission des affaires sociales. J'estime, en effet, qu'il serait imprudent de laisser, à l'article 1<sup>er</sup>, la limite de dix tonneaux de jauge brute. Les décrets devront définir, en fonction de chaque territoire, à quels contrats d'engagement le code du travail maritime adopté devra s'appliquer.

En Polynésie, nous avons environ 120 petits bateaux, en grande partie des bateaux de pêche appelés bonitiers, de moins de 10 tonneaux. Ils sont montés chacun par trois ou quatre hommes d'équipage. Si on laissait la limite de dix tonneaux, près de 400 marins méritants se verraient, sans raison valable, refuser le bénéfice de dispositions sociales parfaitement applicables à leur cas. Je souhaite aussi que les assemblées territoriales soient consultées pour la préparation des décrets d'application. Elles sont parfaitement informées des problèmes locaux et, par leur truchement, les professionnels pourront faire connaître leur point de vue. Cette consultation me paraît parfaitement entrer dans le cadre bien compris de leurs attributions.

Enfin, je ne pense pas que le délai impératif de dix mois fixé par l'article 3 pour la publication des décrets soit bien venu. Nous souhaitons, certes, une application très rapide du texte, mais nous ne voulons pas courir le risque de nous voir imposer la loi du 13 décembre 1926 sans adaptation.

J'espère, mes chers collègues, que les voix parfaitement concordantes des représentants des territoires lointains vous seront une raison supplémentaire de voter sans réticence le texte tel qu'il est amendé par votre commission. Vous aurez ainsi contribué à améliorer le sort des marins d'outre-mer qui, croyez-moi, méritent bien votre sollicitude. (*Applaudissements.*)

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

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat au logement.** Monsieur le président, je pense que le rapport de M. Loste a fourni à l'assemblée une documentation suffisante sur l'économie du projet qui vous est soumis et que, dans ces conditions, il vaudrait mieux que je consacre mes explications aux amendements que M. Loste a annoncés et qui ont été appuyés par M. Poroï.

**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.

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

**M. le président.** « Art. 1<sup>er</sup>. — Les dispositions appartenant au domaine législatif de la loi du 13 décembre 1926 modifiée portant Code du travail maritime sont applicables, dans les

territoires de la Nouvelle-Calédonie, de la Polynésie française et de Wallis et Futuna, aux contrats d'engagement maritime conclus pour tout service à accomplir à bord d'un navire français d'une jauge brute égale ou supérieure à dix tonneaux, ayant son port d'immatriculation dans l'un desdits territoires. »

Par amendement n° 1, M. Henry Loste au nom de la commission des affaires sociales propose de remplacer les mots : « dans les territoires de la Nouvelle-Calédonie, de la Polynésie française et de Wallis et Futuna », par les mots : « dans les territoires de la Nouvelle-Calédonie, de la Polynésie française, de Wallis et Futuna, de la Côte française des Somalis et des Comores ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Henry Loste, rapporteur.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, la commission des affaires sociales m'a demandé de déposer cet amendement afin d'attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité d'avoir une législation du travail qui s'applique avec les adaptations nécessaires à tous les territoires d'outre-mer, c'est-à-dire à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie, à Wallis et Futuna, aux Comores et à la Côte française des Somalis.

Je rappelle pour mémoire que Saint-Pierre et Miquelon en bénéficient depuis 1936.

Chez nous, à Wallis et Futuna, il est difficile d'avoir des inscrits maritimes. D'abord la société maritime qui s'est installée avec un siège social à Wallis manque de fonds pour acheter un navire. Ensuite, le Gouvernement avait mis à notre disposition un bateau pour les liaisons entre nos îles. Malheureusement ce bateau, qui a effectué son travail pendant quelques mois, a dû être retiré de la circulation par raison d'insécurité.

Nous espérons que ce bateau sera bientôt remplacé. Ainsi Futuna sera moins isolée qu'elle ne l'est actuellement. Ainsi aussi, nous aurons des inscrits maritimes et alors — mais alors seulement — la loi intéressera notre territoire.

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

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, le Gouvernement comprend que M. le rapporteur se préoccupe de l'extension du texte qui vous est soumis aujourd'hui à deux autres territoires d'outre-mer, les Comores et la Côte française des Somalis.

Je note toutefois que la navigation dans ces deux territoires présente certaines différences de fait par rapport à celle que connaît parfaitement M. le rapporteur. Il semble en effet que la plupart des marins des deux territoires en question, particulièrement ceux de Djibouti, naviguent de façon discontinue sur des grands cargos et des paquebots de compagnies françaises qui desservent l'océan indien et l'Extrême-Orient. Dans ces conditions, ils ont pu, pour la plupart, bénéficier jusqu'à une date récente, en raison de leur inscription au quartier de Marseille, des dispositions de la loi de 1926 au même titre que leurs homologues métropolitains.

Les autres marins originaires de ces deux territoires naviguent surtout sur des pirogues ou sur des bateaux de très faible tonnage qui échappent à tout contrôle administratif et dont l'activité, souvent temporaire, apparaît comme une activité d'appoint.

Dans ces conditions et quelle que soit la valeur de la préoccupation que le Sénat exprime à travers la déclaration de son rapporteur, il y aurait intérêt à examiner isolément la situation particulière des marins de Djibouti et des Comores en vue de lui porter un éventuel remède.

Il est d'ailleurs intéressant de souligner qu'à l'Assemblée nationale, lors de la discussion de la proposition de loi, les représentants de ces deux territoires n'ont pas tellement attiré l'attention sur la situation des marins qui en sont originaires.

Je puis donner l'assurance à M. le rapporteur que si des problèmes particuliers se posaient effectivement concernant les marins de Djibouti et des Comores, le Gouvernement les examinerait très attentivement en liaison, notamment, avec ceux des membres du Sénat qui représentent ces deux territoires. Dans cet esprit, nous pourrions étudier quelles sont les mesures à prendre pour remédier aux préoccupations du rapporteur et du Sénat, mais je crois qu'il serait prématuré de prévoir purement et simplement l'extension aux marins de Djibouti et des Comores du texte que le Gouvernement propose aujourd'hui.

**M. le président.** L'amendement est-il maintenu ?

**M. Henry Loste, rapporteur.** Monsieur le secrétaire d'Etat, si la commission a voulu inclure les Comores et la Côte française des Somalis, c'était pour attirer l'attention du Gouvernement, d'une part, et ensuite peut-être pour faciliter sa tâche postérieurement parce que vous auriez pu, partant de ce texte, prendre des décrets d'application pour ces deux territoires.

En effet, si aucun problème ne se pose dans ces territoires, ce texte ne vous gêne pas. Et si dans l'avenir il s'en pose, vous pourriez, grâce à notre rédaction, les régler grâce aux décrets d'adaptation.

Mais puisque vous demandez à la commission de retirer son amendement, je le ferai volontiers pour vous prouver notre esprit de conciliation.

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

Par amendement n° 2, M. Henry Loste, au nom de la commission des affaires sociales, propose, à ce même article 1<sup>er</sup>, de supprimer les mots suivants « d'une jauge brute égale ou supérieure à dix tonnes ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Henry Loste, rapporteur.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, votre commission s'est penchée sur le problème du tonnage de ces bateaux et nous avons estimé que dix tonnes étaient un chiffre trop élevé, qui, s'il était retenu, empêcherait beaucoup de marins de bénéficier de la législation sociale spécifique aux gens de mer. En conséquence, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous demande d'accepter cet amendement. Sinon, vous allez par trop restreindre l'application de la loi que vous avez mise en chantier et qui est heureuse et équitable, comme je l'ai dit tout à l'heure.

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

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, mesdames, messieurs, autant tout à l'heure j'ai pu donner l'assurance à M. le rapporteur que nous examinerions très attentivement les préoccupations qui étaient les siennes en ce qui concerne les marins des Comores et de Djibouti, autant, sur cet amendement, je me sens lié par des considérations d'ordre juridique.

En effet, le décret du 22 juin 1960 portant réglementation d'administration publique et relatif aux navires immatriculés dans les territoires d'outre-mer de la République précise, dans son article 1<sup>er</sup>, que « le présent décret s'applique aux navires d'une jauge brute égale ou supérieure à dix tonnes ». C'est très exactement le texte qui est reproduit dans la proposition de loi qui vous est soumise aujourd'hui, car seuls ces navires comportent un rôle d'équipage qui permette la constatation de la qualité de marin. Celle-ci est donc liée à cette disposition et, par conséquent, il y a là un argument d'ordre juridique que je regrette d'avoir à opposer à M. le rapporteur, mais qui nous lie l'un et l'autre.

En outre des raisons de fait rendent très difficile, au-dessous de dix tonnes, de considérer qu'un certain nombre de pirogues et de bateaux de très faible tonnage, qui échappent à tout contrôle sérieux, puissent être retenus dans une définition juridique du navire.

Cette raison m'amène aussi à demander à M. le rapporteur de bien vouloir retirer son amendement.

**M. le président.** L'amendement est-il maintenu ?

**M. Henry Loste, rapporteur.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je regrette très vivement de ne pas pouvoir vous suivre. Puisque vous invoquez un décret, pourquoi n'en prendriez-vous pas par la suite et si cela s'avérait nécessaire un autre diminuant le tonnage des bateaux. Sinon, vous allez exclure du bénéfice de l'inscription maritime tous les pêcheurs de la Polynésie française. Cela est très important ; M. Poroï vous a donné des chiffres.

Vous feriez ainsi une loi qui s'appliquerait à très peu de monde et comme on a promis à tous les marins une charte nouvelle, je crois que vous les décevriez si vous ne suiviez pas la commission.

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Je ne peux malheureusement pas accepter la requête de M. le rapporteur. Elle aurait des conséquences extrêmement graves dans la mesure où nous n'arriverions pas à définir avec précision ce qu'est un navire par rapport à un simple engin de navigation.

**M. Henry Loste, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Henry Loste, rapporteur.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je vais encore tenter de vous convaincre. En France il y a des inscrits maritimes qui sont des parqueurs. J'appartiens à cette région où les marins sont en même temps inscrits maritimes et pêcheurs ou ostréiculteurs. Si vous appliquez en France cette règle des 10 tonnes, vous excluriez ces marins.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 2, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Je mets aux voix l'article 1<sup>er</sup>, ainsi modifié.

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

[Article 2.]

**M. le président.** « Art. 2. — Un décret en Conseil d'Etat apportera aux dispositions législatives visées à l'article premier ci-dessus les adaptations rendues nécessaires par l'organisation administrative particulière et, le cas échéant, par les conditions de navigation découlant de la situation géographique des territoires susmentionnés. »

Par amendement n° 3, M. Henry Loste, au nom de la commission des affaires sociales, propose de rédiger comme suit le début de cet article :

« Un décret en Conseil d'Etat pris après avis des Assemblées territoriales intéressées apportera... ». (Le reste sans changement.)

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Henri Loste, rapporteur.** Monsieur le secrétaire d'Etat, si cet amendement a reçu l'appui total de tous les représentants élus de la Polynésie française, de la Nouvelle-Calédonie et des îles Wallis et Futuna, c'est parce qu'avant de prendre des décrets d'adaptation il doit y avoir des conversations par l'intermédiaire de l'inscription maritime et, à travers les assemblées territoriales entre les pêcheurs et les patrons.

Les catégories d'emplois de marins sont peu similaires dans ces territoires et en France et les textes ne peuvent pas être rédigés de la même manière.

En voici un exemple : en France, le code du travail maritime impose la présence à bord des remorqueurs d'un capitaine, d'un capitaine mécanicien et d'un capitaine de pont ; en Nouvelle-Calédonie, par contre, les remorqueurs n'ont pas — et ne peuvent pas avoir parce qu'il n'y en a pas — de capitaine, mais un simple patron qui connaît les récifs, les abris et qui conduit à bon port sa cargaison.

C'est pourquoi, après consultation des marins et des patrons, il serait possible d'arriver à un texte convenant à l'emploi de ces marins, texte que le Sénat ni l'Assemblée nationale ne peuvent sans de très longues discussions rédiger d'une manière précise.

Encore un exemple parmi tant d'autres, celui des quarts sur les goélettes de Tahiti. A bord des bateaux de la marine marchande, il est obligatoire d'avoir trois équipages, pour faire trois quarts de huit heures chacun. Or, en Polynésie française, sur les bateaux qui relient Papeete aux Marquises en huit jours, les marins manœuvrent les voiles, font fonctionner leur moteur s'il n'y a pas de vent, mais ils n'ont pas un travail intensif ; par contre, lorsqu'ils arrivent à destination au port, ils doivent procéder le plus rapidement possible au déchargement du bateau et au chargement du coprah et, si vous infligez purement et simplement aux patrons de ces goélettes la réglementation du code maritime, les goélettes disparaîtront et la collecte du coprah sera compromise. Je crois que mon ami Poroï ne me démentira pas.

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

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Comme pour un amendement précédent, M. Loste acceptera peut-être que nous trouvions un terrain d'entente.

En effet, il est très difficile de s'en remettre, en ce qui concerne ce texte, à l'avis des assemblées territoriales, ce qui paraît contraire aux normes constitutionnelles, car il s'agit, d'une part, des prérogatives du Parlement, qui, dans ce domaine, doit déterminer les principes fondamentaux du droit du travail maritime, applicables dans ces territoires comme dans d'autres, et, d'autre part, de celles du Gouvernement, qui doit fixer par voie réglementaire les modalités d'application.

Toutefois, pour répondre à la préoccupation de M. Loste, je pourrais lui donner l'assurance qu'en ce qui concerne les modalités d'application des décrets qui pourront être pris, il n'y aurait aucun inconvénient à ce que les gouverneurs consultent les assemblées territoriales. Le ministre d'Etat chargé des territoires d'outre-mer accueillerait très favorablement, je crois, une telle requête. Donc, si M. le rapporteur acceptait que les modalités d'application dans les différents territoires fassent éventuellement l'objet d'une consultation des assemblées territoriales par les gouverneurs, le souci qu'il a exprimé serait satisfait au moins dans l'esprit, mais les prérogatives du Parlement et celles du pouvoir réglementaire seraient respectées.

**M. le président.** L'amendement est-il maintenu ?

**M. Henry Loste, rapporteur.** Monsieur le secrétaire d'Etat, aussi bien sur le plan légal que sur le plan psychologique, je ne suis pas d'accord avec vous et vous m'en excuserez.

Sur le plan légal, nous savons parfaitement que si les assemblées territoriales ont la responsabilité de mener à bonne fin une enquête ou une étude, le gouverneur et l'inscription maritime s'occuperont également de la question. L'assemblée territoriale n'est qu'un échangeur, si je puis dire, entre les administrés, les bénéficiaires et le Parlement.

C'est pourquoi il est utile de maintenir l'amendement.

Il a été très souvent prévu dans la législation métropolitaine que des décrets seraient pris après consultation et même parfois après avis conforme de conseils généraux, d'organismes divers et même d'associations. Ce n'est pas là une atteinte au pouvoir réglementaire du Gouvernement. Nous n'en voulons pour preuve que la loi du 8 juillet 1964 modifiant et complétant le code du travail dans les territoires d'outre-mer, la loi du 10 juillet 1964 relative à l'organisation des associations communales et intercommunales de chasse agréées. En particulier l'article 49 du décret-loi du 22 juillet 1957, modifié par la loi du 21 décembre 1963, portant institution d'un conseil de Gouvernement et extension des attributions de l'assemblée territoriale, véritable statut de la Nouvelle-Calédonie, prévoit expressément que « l'assemblée territoriale est obligatoirement consultée sur toutes les matières pour lesquelles il en est ainsi disposé par les lois et règlements ».

Je crois donc que nous sommes dans le bon chemin en demandant l'avis des assemblées territoriales.

Nous ferons ensuite remarquer que les décrets dont il s'agit ne sont pas des actes du pouvoir réglementaire agissant dans le cadre de sa compétence, mais de véritables décrets-lois ; même si la procédure de l'article 38 de la Constitution n'a pas été utilisée, ils ont pour objet d'apporter des adaptations à des dispositions ayant valeur législative et non pas de régler des questions appartenant au domaine réglementaire. En acceptant le principe de cet article, nous nous résignons à une véritable délégation de pouvoirs. Nous pouvons y mettre une condition.

J'ajouterai, monsieur le secrétaire d'Etat, que nous avons la même passion, celle de la mer.

La mer nous a appris à connaître et à aimer les marins, et j'affirme que nous pourrions réunir toutes nos pensées pour les satisfaire et non pour établir un texte qui ne serait pas adapté à leurs conditions de vie.

**M. le président.** Le Gouvernement maintient-il sa position ?

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** M. le rapporteur veut me faire entendre l'appel de la mer, mais c'est sans doute parce que nous sommes sur l'élément liquide que le débat s'enfoncé. Nous plongeons dans un débat juridique.

Il m'amène, en effet, à invoquer, pour réfuter les dispositions qu'il propose, les décrets fixant les conditions de fonctionnement et d'attribution des assemblées territoriales en Nouvelle-Calédonie et la loi de 1961 conférant aux îles Wallis et Futuna le statut de territoire d'outre-mer.

C'est là une objection d'ordre juridique difficile à surmonter et je répète à M. le rapporteur que le Gouvernement, entendant ses préoccupations à l'égard des marins, peut lui donner l'assurance qu'il examinera avec beaucoup d'attention, éventuellement après consultation des assemblées territoriales, les modalités d'application des décrets qui pourraient être pris à la suite du vote du projet qui vous est soumis. Préoccupé qu'il est, lui aussi, du statut de ces marins, il voudra bien, sans doute, partager le souci du Gouvernement que cette loi soit votée le plus rapidement possible afin que le décret d'application prévu par la loi et les arrêtés puissent être pris dans le meilleur délai.

**M. le président.** L'amendement est-il maintenu ?

**M. Henry Loste, rapporteur.** Je suis navré, mais la commission est très ferme sur ce point et je ne vous cache pas qu'elle espérait, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous vous associeriez à l'esprit qui l'animait. En somme, c'est un différend d'ordre juridique qui nous sépare.

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Nous sommes d'accord sur l'esprit, mais non sur la lettre.

**M. Henry Loste, rapporteur.** En tant que rapporteur d'une commission, je dois ajouter la lettre à l'esprit et je maintiens donc l'amendement.

**M. le président.** Je suppose, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous n'avez pas soulevé le problème de l'irrecevabilité ? En effet, si telle avait été votre intention, le président eût dû répondre et statuer, le Conseil constitutionnel pouvant être appelé à trancher. Comme vous venez d'indiquer que vous souhaitiez que la loi soit votée dans des délais rapides, je suppose que vous n'invoquez pas l'irrecevabilité, sans quoi je serais obligé de me prononcer sur ce point.

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Je ne l'oppose pas, en effet, monsieur le président.

**M. le président.** La commission maintient son amendement et le Gouvernement sa position.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 3, auquel le Gouvernement s'oppose.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 2, ainsi modifié.

(L'article 2, ainsi modifié, est adopté.)

[Après l'article 3.]

**M. le président.** « Art. 3. — Les dispositions de la présente loi entreront en vigueur en même temps que celles du décret prévu à l'article 2 ci-dessus et, au plus tard, à l'expiration du délai de dix mois suivant la date de sa promulgation. »

Par amendement n° 4, M. Henry Loste, au nom de la commission des affaires sociales, propose de supprimer cet article.

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Henry Loste, rapporteur.** Mesdames, messieurs, en raison de la consultation dont nous vous avons entretenus tout à l'heure, il est possible que l'enquête ou les études nécessaires à l'application de cette loi demandent un délai plus long que dix mois. Certes, nous souhaitons que ce soit fait le plus rapidement possible, mais il peut se produire un retard qui serait évidemment préjudiciable si la loi entraînait telle quelle en vigueur à l'expiration du délai de dix mois sans que le décret ait été publié.

Monsieur le secrétaire d'Etat, la formule utilisée à l'article 3 est très inhabituelle dans un texte de loi et elle créerait un précédent redoutable. Pour cette raison et en conséquence du vote qui est intervenu sur l'article 2, il est logique, je crois, que nous demandions la suppression de l'article 3.

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

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Cet article avait pour objet de lier le Gouvernement en l'incitant, dans la limite d'un délai fixé par la loi elle-même, à mettre en vigueur les dispositions de celle-ci et à publier le décret prévu à l'article 2. Nous ne voulons pas être plus royalistes que le roi et, si l'Assemblée elle-même ne souhaite pas que le Gouvernement se lie, il ne se liera pas.

**M. le président.** La commission maintient-elle son amendement après les explications de M. le secrétaire d'Etat ?

**M. Henri Loste, rapporteur.** Il est accepté par le Gouvernement, monsieur le président.

**M. le président.** C'est ce que j'ai compris.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 4.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, l'article 3 est supprimé.

Personne ne demande la parole ?...

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

(La proposition de loi est adoptée.)

— 7 —

## INFRACTIONS EN MATIERE DE PERMIS DE CONSTRUIRE

### 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, relatif à la répression des infractions en matière de permis de construire. [N° 52 et 139 (1965-1966).]

Dans la discussion générale, la parole est à M. le secrétaire d'Etat au logement.

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat au logement.** Monsieur le président, je suis heureux qu'un des premiers textes que j'ai l'honneur de défendre devant le Sénat concerne précisément le département ministériel dont j'ai la charge et intéresse particulièrement mes collègues maires, nombreux dans cette Assemblée.

Présenté par mon prédécesseur à la fin de 1965, son objet est essentiellement de rendre plus rapide et plus efficace la répression des infractions en matière de permis de construire.

Certes, il est une autre réforme plus fondamentale que celle-ci et qui intéresse votre Assemblée comme l'ensemble du Parlement, à savoir la limitation du contrôle de l'administration par le moyen du permis de construire et l'allègement de cette procédure qui pèse lourdement sur les constructeurs.

Je serai amené au cours de cet exposé à en entretenir en premier le Sénat, mais je tiens dès à présent à souligner que le texte que nous discutons présentement, loin d'être incompatible avec cette réforme substantielle lui sera un fort utile complément. Ce texte permettra, en effet, de renforcer les sanctions qu'il est normal de faire peser sur ceux à qui une liberté et par conséquent des responsabilités plus grandes seront reconnues. Le projet que nous vous proposons aujourd'hui tend d'abord à ce que, en période de crise du logement, soit évitée autant que possible la mesure extrême que constitue la démolition des constructions irrégulières. Il vise donc à faire interrompre effectivement les travaux aussitôt que l'infraction a été constatée, ou du moins avant qu'elle soit entièrement consommée.

Pour obtenir cette interruption, les pouvoirs publics disposaient jusqu'alors de deux procédures : une procédure judiciaire dont la longueur est incompatible avec l'urgence qui caractérise la matière ; une procédure administrative, plus rapide mais qui ne s'est pas révélée efficace parce que les ordres d'interruption donnés par le maire ou par le préfet ne sont pas assortis de mesures d'exécution d'office, telles que la saisie des matériaux entreposés et du matériel du chantier.

Le système prévu par le texte qui vous est soumis maintient ces deux procédures mais rend, d'une part, la procédure judiciaire plus rapide et, d'autre part, la procédure administrative plus efficace.

En outre, le texte tend à améliorer sur un certain nombre de points des dispositions actuellement en vigueur. Grâce à un certain nombre d'amendements dont il a fait l'objet de la part de l'Assemblée nationale, il confère aux maires, normalement compétents pour la délivrance du permis de construire, de plus larges responsabilités en matière répressive. C'est désormais le maire qui aura le pouvoir premier et direct de donner l'ordre d'interruption des travaux irréguliers, le préfet ne pouvant se substituer à lui qu'après une mise en demeure restée infructueuse. C'est également le maire qui, concurremment avec le préfet, sera chargé de faire exécuter d'office les décisions de justice ordonnant la démolition des constructions irrégulières ou leur mise en conformité avec le permis de construire dans le cas où les constructeurs résisteraient à l'ordre de l'autorité judiciaire.

En outre, le texte en discussion étend aux infractions à la réglementation sur l'utilisation du sol les pénalités applicables en matière de permis de construire. Il relève le montant des amendes et des astreintes qui n'était plus en rapport avec le niveau des prix. Il permet d'obtenir du tribunal civil un jugement ordonnant la démolition ou la mise en conformité des constructions irrégulières lorsque l'amnistie ou le décès du prévenu, intervenant dans le délai de prescription de trois ans depuis l'achèvement des travaux, viennent interdire les poursuites correctionnelles. Il tend à améliorer la procédure de recouvrement des astreintes prononcées par le tribunal.

Bien entendu, l'administration entend, comme par le passé, n'exercer les poursuites prévues par le présent projet qu'à l'encontre des constructeurs de mauvaise foi qui, faisant fi des avertissements amiables, persisteraient à violer la loi d'une façon délibérée.

Je veux maintenant, puisque l'occasion s'en présente, donner à votre assemblée qui, je le sais, comprend beaucoup de maires, très préoccupés par ce problème, un aperçu des idées générales sur la réforme du permis de construire telle que le Gouvernement l'envisage et telle qu'elle peut éclairer sous un jour nouveau le texte de loi qui vous est aujourd'hui soumis.

Cette réforme tend essentiellement, d'une part, à supprimer le contrôle *a priori* du respect des règles de construction ; d'autre part, à assurer une plus grande souplesse du contrôle *a posteriori*.

En ce qui concerne la suppression du contrôle *a priori* l'administration, vous le savez, exige actuellement que les constructeurs présentent à l'occasion de la demande de permis de construire des plans extrêmement détaillés. Elle se livre alors sur ces plans à un véritable travail de correction pour vérifier l'application des différentes règles, des différentes normes de construction. Cette façon de procéder a de nombreux inconvénients. Elle alourdit très fortement la tâche de l'administration ; elle allonge les délais d'instruction des permis et elle tend à affaiblir chez les maîtres d'œuvre le sens des responsabilités qui devraient normalement leur incomber.

L'abandon de ce contrôle *a priori* peut se faire sans inconvénient car c'est un fait d'observation courant que les constructeurs sont maintenant parvenus à une connaissance suffisante et à une pratique courante de ces règlements, même si parfois ceux-ci apparaissent complexes.

La réforme, actuellement en cours d'examen par les ministères intéressés, devra bien entendu être complétée par une définition très claire des règles de construction. Dans cet esprit, j'ai d'ores et déjà demandé à mes services de préparer une refonte de ces règlements afin que les constructeurs et les architectes puissent disposer de documents faciles à consulter et présentés sous la forme d'une véritable codification.

Ainsi le dossier de la demande de permis de construire pourra être singulièrement allégé. Il ne portera plus que sur la localisation, sur l'implantation, sur le volume des bâtiments, eu égard aux règles d'urbanisme, et j'ajoute : sur leur aspect, notamment sur l'aspect des façades et des couvertures. On doit, en effet, dans la civilisation urbaine qui est la nôtre, être attentif au respect des valeurs esthétiques qui sont un élément, et non des moindres, de l'urbanisme.

Quant au contrôle *a posteriori*, nous en supprimerons le caractère systématique. Vous savez qu'à l'achèvement des travaux l'administration doit actuellement délivrer un certificat de conformité qui porte sur le respect tant des règles d'urbanisme contenues dans le permis de construire que des règles de construction. Or bien souvent l'administration s'en remet la certification par l'architecte ou un fonctionnaire public que les conditions réglementaires ont été respectées. Une telle formalité paraît de plus en plus inefficace. Il paraît bien meilleur de laisser, là aussi, leur responsabilité pleine et entière aux constructeurs en substituant au certificat de conformité une sorte d'attestation d'achèvement des travaux, signée par le constructeur.

Cet abandon ne signifie nullement que l'administration renonce à tout contrôle, ce que nous ne pourrions admettre. Elle signifie seulement que l'administration n'est plus obligée de vérifier chaque construction à l'achèvement des travaux. Elle pourra de toute manière exercer effectivement son contrôle *a posteriori* à toute époque, comme le lui permet le code de l'urbanisme et de l'habitation.

Son action sera plus efficace qu'actuellement car l'administration pourra choisir les travaux qui feront l'objet de son inspection. Cette procédure aura le grand avantage de la simplicité et de la souplesse. Elle simplifiera sensiblement la tâche des élus locaux en ce qui concerne tous les problèmes posés par le permis de construire.

Ce rapide aperçu aura suffi, je l'espère, à vous assurer que le texte de loi non seulement garde l'intérêt qui a motivé sa rédaction, mais encore gagnera en efficacité dans la perspective de la réforme envisagée. Il ajoutera à l'arsenal de sanctions à appliquer à ceux qui, devenus plus libres, en auront profité pour se rendre coupables de fraudes au règles de la construction. C'est pour toutes ces raisons que le Gouvernement vous demande de bien vouloir voter le texte de loi qui vous est soumis. (*Applaudissements au centre droit et sur divers bancs.*)

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

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

**M. André Cornu.** Monsieur le secrétaire d'Etat, je me permets, à l'occasion de ce débat, de vous poser une question. Lorsque le maire d'une commune accorde un permis de construire malgré l'avis défavorable des services de la construction, est-il considéré comme un représentant de l'Etat et en quelque sorte comme répréhensible, ou bien agit-il dans la plénitude de ses pouvoirs ? J'aimerais bien connaître, à ce sujet, votre réponse.

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Je vous répondrai, si vous le voulez, après les interventions des autres orateurs dans la discussion générale.

**M. le président.** La parole est à M. le rapporteur de la commission de législation.

**M. Joseph Voyant, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mes chers collègues, le texte adopté par l'Assemblée nationale qui est soumis à votre examen vise, comme M. le secrétaire d'Etat vient de l'indiquer, à donner plus d'efficacité à la répression des infractions en matière de permis de construire. Les sanctions à ces infractions ont été prévues par l'ordonnance de 1945 et elles furent reprises par la loi dans les articles 101 à 104 du code de l'urbanisme et de l'habitation. Elles instituent un régime répressif fondé sur la possibilité, dès la constatation des infractions, d'ordonner l'arrêt des travaux litigieux. La décision d'interdiction des travaux peut être prise soit par l'autorité judiciaire, soit par l'autorité administrative.

Cette double compétence de l'action combinée de l'administration et de la justice a fait naître des problèmes très délicats. Elle était également fondée sur la possibilité pour le juge, en plus des pénalités de droit commun, d'ordonner la démolition de l'immeuble construit irrégulièrement, ou sa mise en conformité avec l'autorisation administrative.

Enfin le juge peut assortir d'une astreinte l'exécution de l'ordre de démolition.

A l'usage, ce système s'est révélé lent et inefficace. L'autorité administrative est trop lente ; elle n'est autorisée à agir qu'en cas d'urgence et les décisions qu'elle prend ne peuvent pas faire l'objet d'une mesure d'exécution d'office. En effet, les administrations préfectorales ont souvent contrecarré les initiatives des maires. Surtout beaucoup trop d'affaires sont soumises aux tribunaux lorsque les constructions sont trop avancées, souvent terminées ou habitées, d'où difficulté de les démolir ou de les mettre en conformité avec les règlements.

En résumé, le but de ce texte n'est pas de renforcer les pénalités, mais de les rendre efficaces. La principale amélioration consiste à ne plus recourir nécessairement à la seule autorité de justice pour assurer l'interdiction des travaux irréguliers en procédant à la saisie de matériaux. A l'origine, le projet de loi donnait ce pouvoir au juge d'instruction, saisi soit par le ministre public, soit par le délégué départemental à la construction. Par un amendement, l'Assemblée nationale a donné ce pouvoir aux maires. Plusieurs membres de la commission des lois du Sénat se sont interrogés sur la valeur du cadeau qui était ainsi offert au maire.

**M. Antoine Courrière.** Ils n'avaient pas tort !

**M. Joseph Voyant, rapporteur.** Ils ont constaté que beaucoup de maires de campagne, qui entretiennent des relations courtoises avec les administrés, qui les connaissent tous, qui les fréquentent journellement, hésiteraient à interrompre eux-mêmes des travaux sur un chantier de leur commune. Certes le texte permet aux préfets de se substituer à eux. Dans la pratique seuls les maires des grandes villes, qui disposent d'une administration importante et ont peu de contact avec leurs administrés, pourront agir directement.

La procédure à employer soulève aussi des problèmes. L'article 102 permet aux maires de décider par arrêté motivé d'arrêter l'interdiction des travaux si l'autorité judiciaire ne s'est pas encore prononcée. Cet article dispose que la même autorité judiciaire aura à se prononcer sur la mainlevée ou le maintien des mesures ainsi prises pour assurer l'interdiction des travaux. Cela revient à dire que l'arrêté motivé du maire — et éventuellement, selon le dernier alinéa de l'article 102, l'arrêté du préfet — seront soumis à l'appréciation du tribunal judiciaire et non à celle du tribunal administratif. En cas de mainlevée un procès en responsabilité contre la commune, à raison du caractère préjudiciel de l'interdiction des travaux, obligera la commune à supporter des frais importants.

L'article 104-4 permet au tribunal correctionnel de fixer un délai pour la démolition des travaux effectués irrégulièrement ou la remise en état en cas d'utilisation irrégulière du sol. Le maire ou le représentant du ministère de la reconstruction peut alors procéder à l'exécution de la décision de justice. Seulement, dans le cas où les travaux porteraient atteinte aux droits acquis par les tiers, le maire ou le représentant du ministère ne pourront procéder à l'exécution des décisions susvisées qu'après décision du tribunal de grande instance qui ordonnera, le cas échéant, l'expulsion de tous occupants. Deux ordres judiciaires seront mis en œuvre : le tribunal correctionnel décidant de la démolition et le tribunal de grande instance pour statuer sur les droits acquis par les tiers. Ne serait-il pas possible, en citant également tous occupants devant le tribunal correctionnel, de lui permettre de statuer seul sur le tout pour qu'une seule juridiction puisse résoudre tous les problèmes posés ?

Enfin, on peut se demander quelle sera l'efficacité de ces sanctions, plus exactement de cette répression, devant la complexité actuelle de la constitution d'un dossier de permis de construire et des formalités de sa délivrance. Vos déclarations, monsieur le secrétaire d'Etat, tendant à simplifier les dossiers de permis de construire, ont été particulièrement appréciées par le rapporteur et, je suppose, par l'Assemblée. Depuis longtemps, le Gouvernement nous promet des simplifications en matière de permis de construire.

**M. Bernard Chochoy.** La tarte à la crème !

**M. Joseph Voyant, rapporteur.** Il suffit, bien sûr, de réduire l'importance des dossiers, mais il s'agit aussi de réduire la durée excessive des délais pour l'obtention des permis de construire, car les sanctions dont il est question seront d'autant plus simples à appliquer que la procédure et la composition du permis seront elles-mêmes simples. L'infraction doit apparaître clairement. Trop de constructeurs sont en infraction sans le savoir devant la complexité des textes et beaucoup d'entre eux, las d'attendre un permis de construire qui n'arrive pas, décident de commencer les travaux avant sa délivrance.

Dans le domaine de la construction comme dans celui des lotissements, des textes ont réglementé, non seulement les conditions de réalisation technique des opérations de construc-

tion, mais aussi les conditions de financement. Il en découle que, si l'action de l'administration n'est pas rapide, ces opérations se réalisent lentement, manquent d'efficacité et surtout présentent des risques économiques sérieux. L'établissement des dossiers compliqués aboutit en fait à noyer l'essentiel dans les détails. Les tracasseries administratives lassent les constructeurs et les lotisseurs qui ont tendance à ne plus respecter, ni la législation, ni la réglementation, mais, fait plus grave, ces lenteurs ralentissent la rotation des capitaux nécessaires au financement de ces opérations et, en conséquence, elles réduisent leur rentabilité.

Dans un pays où toutes les entreprises et, principalement, les entreprises de construction manquent de capitaux, il est nécessaire que cette rareté soit compensée par une rotation rapide de ces capitaux. Il n'en est, hélas ! pas ainsi aujourd'hui et la conséquence la plus grave des lenteurs administratives est d'augmenter sensiblement le coût de la construction en immobilisant inutilement des capitaux importants. Indirectement, mais efficacement, cette lenteur administrative est, avec tant d'autres mesures inopportunes, à l'origine de la crise actuelle, de la mévente de logements — et je parle de logements sociaux — qui sévit en France et elle est aussi responsable du coût élevé de la construction.

Les dépenses supplémentaires et importantes occasionnées par les paperasseries administratives toujours plus denses et plus complexes compensent les économies obtenues par l'industrialisation du bâtiment et les méthodes modernes de construction, telle la préfabrication. En 1960, mes chers collègues, pour construire 100 logements, le constructeur mettait un an pour établir son dossier administratif et financier et dix-huit mois pour construire l'immeuble. En 1966, il lui faut deux ans pour l'établissement du dossier et quatorze mois pour la construction de l'immeuble.

Votre commission est favorable à la répression des abus, même s'ils sont le fait d'une minorité, ce qui est le cas. C'est pourquoi elle demande au Sénat d'approuver ce projet de loi, sans toutefois se faire trop d'illusions sur son efficacité. Mais elle insiste une fois de plus auprès du Gouvernement pour que la simplification et l'allégement administratif promis par M. le secrétaire d'Etat aillent de pair avec la répression.

Votre serviteur, qui exerce la redoutable profession de constructeur, ajoute à titre personnel, monsieur le secrétaire d'Etat : cessez de nous présenter des textes qui nous obligent à légiférer pour des exceptions ! Ensemble, simplifions les textes, les procédures et les formalités administratives lourdes et lentes ! Supprimons ce maquis administratif dans lequel se réfugie une infime minorité de pseudo-constructeurs — moins de 0,5 p. 100, monsieur le secrétaire d'Etat — contre lesquels nous nous épuisons à sévir ! Il existe des escrocs dans toutes les professions. Ainsi, vous participerez à l'effort des 99,5 p. 100 de constructeurs pour abaisser le coût de la construction. (*Applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

**M. Louis Talamoni.** Je demande la parole.

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

**M. Louis Talamoni.** Je voudrais poser une question à M. le secrétaire d'Etat. Voilà bientôt vingt ans que j'ai l'honneur d'administrer une commune. Je ne méconnais pas les droits et les devoirs d'un maire ; mais je voudrais pour un moment les oublier et obtenir davantage de précisions. Je demande à M. le secrétaire d'Etat si, jusqu'au vote du texte qui nous est soumis aujourd'hui, le maire avait la possibilité d'arrêter des constructions illicites ou bien s'il ne pouvait que dresser procès-verbal et transmettre celui-ci à l'autorité de tutelle. Peut-être ma question vous paraîtra-t-elle bizarre, mais, après la réponse de M. le secrétaire d'Etat, j'en fournirai les raisons. J'attends donc cette réponse.

**M. Bernard Chochoy.** Je demande la parole.

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

**M. Bernard Chochoy.** Mes chers collègues, nous sommes heureux que la discussion de ce texte relatif à la répression des infractions sur les permis de construire nous vaille la faveur d'avoir devant nous M. le secrétaire d'Etat au logement. Je ne le questionnerai pas spécialement sur ce texte. Notre collègue et ami, M. Voyant, a dit ce qu'il pouvait présenter, non pas d'attrayant, mais d'efficace. J'ai cependant le sentiment, mon cher rapporteur, que le cadeau que l'on fait aux maires et que vous n'avez pas vous-même osé qualifier est légèrement empoisonné. (*Sourires.*) Je me demande comment nous pourrions souvent nous substituer à l'autorité judiciaire ou nous faire les auxiliaires de la justice pour l'application du texte. Mais ce n'est pas là-dessus que j'insisterai.

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous avons été intéressés par l'exposé que vous nous avez fait sur les projets qui sont les vôtres en matière de réforme des règles d'attribution du permis de

construire. Vous avez le souvenir, mes chers collègues, d'un ministre qui précéda quai de Passy M. le secrétaire d'Etat Nungesser et qui, pendant quelques années, nous parla semaine après semaine de la nécessité de réformer le permis de construire. C'est là un sujet qui peut donner matière à de nombreuses déclarations. Dans les propos que vous avez tenus il y a quelques jours, monsieur le secrétaire d'Etat, lorsque vous avez dressé le bilan de votre action depuis le moment où vous êtes arrivé quai de Passy, vous avez, vous aussi, beaucoup insisté sur vos intentions de réformer le permis de construire. Allez vite ! Faites bien ! Et, si nous avons le sentiment que le résultat auquel vous aboutissez se révèle utile et efficace, nous dirons : enfin, voilà une grande opération terminée. On en a assez parlé depuis un certain nombre d'années !

Vous avez dit tout à l'heure, monsieur le secrétaire d'Etat — et je reprends une de vos expressions — que les élus locaux seraient comblés si la réforme du permis de construire et de ses règles d'attribution débouchait sur quelque chose d'équitable. Oui, vous avez sans doute raison ; mais permettez-moi de vous indiquer que les élus locaux seraient beaucoup plus comblés encore si vous leur donniez les moyens de construire, non pas seulement par des réformettes du genre de celle dont vous nous avez entretenus il y a quelques instants. Nous avons le sentiment que vous avez de la bonne volonté, monsieur le secrétaire d'Etat, mais que les moyens actuellement semblent vous faire défaut et la volonté sans les moyens, m'a-t-on appris, c'est une grave maladie. Je vais vous en apporter la preuve très rapidement avec le maximum d'objectivité.

Vous répétez et nous entendons très souvent à la radio, à la télévision — la commission spécialisée du plan d'habitation nous l'a rappelé encore, si nous l'avions oublié, ces derniers jours — qu'il faut dans les années qui viennent construire 600.000 logements par an, dont 150.000 pour les jeunes ménages. Dans un article que j'ai écrit dernièrement, j'ai dit moi-même qu'il faudrait que sur ces 600.000 logements au moins 300.000 soient des logements sociaux, c'est-à-dire susceptibles d'être affectés à des locataires moyennant un loyer normal et non pas assortis d'un loyer exorbitant évoluant entre 60.000 et 100.000 anciens francs par mois. Ce genre de construction, monsieur le secrétaire d'Etat, n'intéresse pas, bien entendu, la très grande majorité de ceux qui, actuellement, sont candidats à un logement.

Or, où en sommes-nous maintenant en matière de moyens donnés aux organismes constructeurs ? Je pense en particulier aux organismes constructeurs qui réalisent sans but lucratif : les organismes d'H. L. M., les offices départementaux et municipaux, les sociétés de crédit immobilier, les sociétés anonymes, les sociétés coopératives d'H. L. M.

Mon excellent collègue et ami M. Durieux, président du conseil général du Pas-de-Calais, a eu la curiosité ces jours-ci de poser à M. le ministre de l'Équipement une question relative au déblocage des crédits qui devraient nous donner la possibilité de construire en 1966. Je suis persuadé, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous êtes très informé de ce qui se passe dans votre ministère. Vous n'ignorez pas que nous sommes pratiquement au 1<sup>er</sup> juin. On parle beaucoup de construction, soit à la radio, soit à la télévision, ou lorsqu'on fait le point certains soirs. On dit : « On construit par ci, on construit par là ». Nous sommes ici un certain nombre de présidents d'offices départementaux, de maires de moyennes et grandes villes qui nous posons la question : où construit-on ? Où fait-on des adjudications ? Quels sont ceux qui ont la faveur de bénéficier de déblocages de crédits ?

Voici ce que M. Pisani a répondu à M. Durieux : « Vous avez bien voulu appeler mon attention sur la nécessité d'informer rapidement les organismes qui pratiquent l'accession à la propriété des crédits qui seront mis à leur disposition pour les réalisations du programme de l'année 1966. J'ai l'honneur de vous faire connaître que la répartition de ces crédits a été effectuée en accord avec la commission interministérielle d'attribution des prêts et que les décisions prises seront prochainement notifiées aux organismes intéressés. Ceux-ci vont donc pouvoir prendre les dispositions nécessaires à la réalisation des programmes de l'année en cours ».

Cela intéresse les crédits « H. L. M. » visant les organismes constructeurs pour l'accession à la propriété, les sociétés de crédit immobilier et les sociétés coopératives d'H. L. M. Mais les organismes d'H. L. M. qui construisent pour le « locatif » attendent encore, mes chers collègues — je suis persuadé que M. le secrétaire d'Etat le sait — qu'on leur notifie, en nombre, la dotation dont ils bénéficieraient au titre de l'exercice présent.

**M. Antoine Courrière.** Très bien !

**M. Bernard Chochoy.** Ce qui est plus grave, c'est que nous ignorons encore les programmes qui seront retenus au titre de l'année 1966 ainsi que le montant des crédits et la date

à laquelle ils seront mis à notre disposition. Monsieur le secrétaire d'Etat, c'est cela qui nous intéresse.

Vous parliez, tout à l'heure, de combler les élus locaux. Donnez-leur les moyens de construire car, demain, ceux qui liront dans la presse — même dans celle que vous avez la possibilité d'orienter et vous ne manquez pas de moyens pour le faire — que vous avez énoncé de très belles déclarations sur la réforme du permis de construire — c'est un constructeur qui vous parle — feront cette réflexion : « Il aurait mieux fait, au lieu de parler de réforme du permis de construire, de nous donner effectivement les moyens de construire ». (Très bien !)

Il est un fait — monsieur le ministre, je vous le dis sans aucune espèce d'amertume, croyez-le — c'est que nous allons nous trouver dans quelques semaines à la veille des congés payés dans l'industrie du bâtiment, alors que nous ignorons dans nos organismes d'H. L. M. quand nous allons disposer des crédits nécessaires. Nous demanderons au mois de juillet aux architectes de se pencher sur les dossiers, de s'occuper de préparer des adjudications qui auront lieu dans la deuxième quinzaine de juillet ; les vacances auront commencé et s'étaleront jusqu'au mois de septembre ; les mises en chantier interviendront dans la meilleure éventualité dans la deuxième quinzaine de septembre.

Quand seront fournis les états des travaux ? Deux mois plus tard. Si bien que si on considère l'opération de « cavalerie » que souhaite le ministre des finances et à laquelle on vous demande peut-être de vous prêter, c'est vraiment une très belle réussite !

En tout cas, je vous donne rendez-vous, monsieur le ministre, en 1967. Nous ferons alors le bilan de ce que vous avez réalisé en matière d'H. L. M. en 1966. Vous nous parlerez peut-être de vos succès en matière de réforme du permis de construire ; mais il y a ici, j'en suis persuadé, une grande majorité de maires qui se lèveront pour vous dire : « Ce n'est pas de cela qu'il fallait nous entretenir, mais des moyens que nous avions à notre disposition pour réaliser. »

Voilà les seules réflexions, mes chers collègues, que je voulais faire devant vous. Je souhaite que tout à l'heure M. le secrétaire d'Etat, après nous avoir redit les vertus de sa réforme, nous apporte la certitude, comprenant que nous avons déjà trop attendu, que nous allons, dans les tout premiers jours du mois de juin, avoir au moins la connaissance, d'abord du montant des dotations en nombre de logements à réaliser et, d'autre part, du volume de crédits dont nous disposerons.

Ces quelques observations devaient, je crois, être présentées à la faveur de la discussion de ce texte. (Applaudissements à gauche ainsi qu'au centre et sur divers bancs à droite.)

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

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

**M. Jean Bertaud.** Je me permettrai de demander à M. le secrétaire d'Etat si ce texte est applicable aux nouveaux départements de la région parisienne.

Si je me permets de poser cette question c'est que dans toutes les dispositions légales prises dernièrement, notamment en matière de police municipale, sont exclues du bénéfice des dispositions de la loi les communes des nouveaux départements qui ont été constitués à la suite de la réforme administrative.

Je demande à M. le secrétaire d'Etat au logement si ce texte est applicable à toutes les communes de France sans aucune distinction ou simplement aux communes dites de grande banlieue et des départements.

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat au logement.** J'ai exposé tout à l'heure l'économie d'ensemble du projet de loi, que M. Voyant a très largement commenté dans son rapport. Je voudrais répondre maintenant aux questions qui m'ont été posées.

M. Cornu m'a demandé ce qu'il advenait lorsque le maire et l'administration de la construction n'étaient pas du même avis. C'est alors le préfet qui est seul compétent pour délivrer le permis de construire. Le maire notifie simplement à l'intéressé la décision du préfet.

M. Talamoni m'a demandé quels sont actuellement les pouvoirs du maire à l'égard des infractions commises en matière de permis de construire.

En vertu du code de l'urbanisme, le maire a non seulement le droit, mais également le devoir de faire dresser procès-verbal lorsque des constructions irrégulières sont édifiées. De plus, il peut, si l'intéressé poursuit néanmoins la construction, saisir le juge pour entamer la procédure judiciaire à laquelle j'ai fait allusion tout à l'heure.

**M. Louis Talamoni.** Peut-il faire interrompre les travaux ?

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Oui, quand il a fait dresser procès-verbal, il peut demander au juge de prononcer la saisie des matériaux et du matériel. Il est donc obligé de passer par l'intermédiaire de l'autorité judiciaire.

**M. Louis Talamoni.** Autrefois, il en était autrement.

**M. le président.** Monsieur Talamoni, écoutez la réponse de M. le secrétaire d'Etat. Vous demanderez la parole ensuite.

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Je précise — c'est ce qui vous préoccupe, monsieur le sénateur — que, dans la mesure où le maire était déjà attentif à ce problème, il faisait dresser les procès-verbaux lorsqu'étaient commises des infractions. Et souvent, cette mesure suffisait pour que le contrevenant obtempère et ne continue pas l'ouvrage irrégulier. Si ce dernier persévérât, le maire devait demander au juge de lui donner les moyens de coercition nécessaires. Mais s'il ne faisait pas dresser procès-verbal et se refusait à saisir le juge, il était évidemment démuné.

Dorénavant, il aura le droit de faire saisir les matériaux dès la constatation de l'infraction, comme je l'ai dit tout à l'heure et comme votre rapporteur l'a précisé. Cela n'empêchera pas qu'il puisse, en plus, faire une mise en demeure et recourir à la procédure judiciaire de la même façon qu'auparavant.

M. Chochoy a exprimé un certain nombre de réflexions. Il m'a d'abord dit, en interruption, que la réforme du permis de construire était une tarte à la crème.

Il a développé ensuite sa pensée en déclarant, d'une part : « C'est une grosse opération, pourvu qu'on y arrive ! Si vous y arrivez, vous aurez fait une grande chose », et, d'autre part : « C'est une « réformette », étant donné que le problème le plus important c'est celui de l'octroi des moyens financiers ».

C'est peut-être une « réformette », c'est peut-être aussi une réforme importante. Mais je tiens à préciser que, pour ma part, elle ne constitue pas simplement une vague promesse ; les déclarations que j'ai faites reposent sur des textes déjà rédigés et soumis à l'examen des différents départements ministériels. Si c'était une « réformette », je me demande pourquoi on ne l'aurait pas faite plus tôt. C'est une question à laquelle M. Chochoy est particulièrement qualifié pour me répondre.

**M. Bernard Chochoy.** Immédiatement si vous le désirez, monsieur le secrétaire d'Etat.

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** En ce qui concerne les moyens de financement, je dois ajouter, pour apaiser les inquiétudes exprimées au sujet des logements sociaux, que l'engagement des crédits « H. L. M. » pour 1966 correspond à l'engagement de l'ensemble des crédits qui ont été ouverts par le Parlement, auxquels il convient d'ajouter en plus les tranches supplémentaires qui ont été décidées par le Gouvernement en ce qui concerne, d'une part, la disparition des « bidonvilles » et des baraquements et, d'autre part, un programme de logements pour personnes âgées, personnes isolées et jeunes travailleurs. Il s'agit de deux programmes triennaux : l'un de 15.000, l'autre de 12.000 logements, en plus de ce qui était inscrit dans le budget de 1966.

J'ajoute que, par ailleurs, le Gouvernement a mis en place la caisse de financement des H. L. M. qui représente un avantage considérable par rapport à la situation qui était faite aux organismes d'H. L. M. auparavant. J'espère que M. Chochoy voudra bien m'en donner acte, comme les représentants des organismes d'H. L. M. ont bien voulu le faire très loyalement.

En assurant le financement à 95 p. 100 des opérations d'H. L. M. par le seul concours de l'Etat, nous avons entrepris une action déterminante, d'autant plus que ce financement à 95 p. 100, dans la plupart des cas, équivaudra à 100 p. 100 puisque nous avons augmenté les « prix plafonds » et que l'évolution de l'industrie du bâtiment est telle actuellement qu'un grand nombre d'adjudications se font au-dessous des « prix plafonds ».

En outre, ceux qui ne pourront passer au-dessous de 100 p. 100 des prix plafonds trouveront facilement les 5 p. 100 complémentaires soit par exemple grâce à la contribution patronale de 1 p. 100, soit grâce au concours des caisses d'allocations familiales. Auparavant, comme vous le savez, les organismes d'H. L. M. étaient obligés de pratiquer une véritable mendicité pour trouver les 35, 40 ou 45 p. 100 du financement complémentaire qui leur étaient nécessaires, ce qui demandait quelquefois dix mois de démarche. Ces démarches n'étaient pas très agréables pour les dirigeants des organismes d'H. L. M. et présentaient une gravité évidente pour les candidats.

On nous parle de retards. Il est vraisemblable que la mise en place de la caisse de financement ait provoqué un retard de quelques semaines dans les notifications qui ont pu être faites ; mais je tiens à préciser que cet organisme a été installé le 30 mars, que, le même jour, je réunissais la commission interministérielle d'attribution des prêts, que, dans les quinze jours qui ont suivi, notification était faite à tous les préfets

des deux premières tranches trimestrielles de l'année pour les crédits d'H. L. M. J'ajoute que, dans les quinze jours qui viennent, j'aurai notifié à tous les préfets la totalité du programme 1966. Nous aurons ainsi rattrapé rapidement les quelques retards dus à l'installation de la caisse, et nous aurons finalement gagné du temps, car les organismes d'H. L. M. recevront ces crédits pour en disposer immédiatement et ne seront pas obligés comme auparavant de faire la quête pour le financement. C'est là une mesure extrêmement précieuse pour tous ceux qui ont la responsabilité d'organismes d'H. L. M.

Monsieur Chochoy, vous avez fait allusion tout à l'heure à mes déclarations à la télévision. Je ne suis intervenu à la télévision qu'une fois en six mois. J'ai fait le point et je crois avoir simplement dit que je ne voulais pas faire de promesses. Il n'y a rien de pire, dans ce drame du logement, que de faire des promesses qu'on ne tient pas. Beaucoup de promesses n'ont pas été tenues jadis. J'ai préféré ne pas en faire et me borner à rappeler qu'un effort avait été fait.

Vous dites que peu de logements ont été construits. Je tiens à préciser que, de 1958 à 1964, on a bâti au moins un million de logements de plus que durant les six années précédentes, ce qui, tout de même, doit être porté au crédit de l'action gouvernementale.

Vous me demandez où l'on construit. Je pense qu'il suffit de se promener, et pas seulement dans les environs de la région parisienne, pour constater qu'il y a beaucoup de constructions réalisées, mais aussi dans les départements que vous connaissez bien. J'ai visité, en effet récemment, le Nord et le Pas-de-Calais, et j'ai constaté qu'un assez grand nombre de constructions y ont été lancées. Je veux bien admettre que vous souhaiteriez en lancer peut-être davantage. C'est ce à quoi j'essaie de travailler avec acharnement mais, monsieur Chochoy, on ne peut prétendre que rien n'a été fait. J'ai tenu à faire cette mise au point qui m'apparaît indispensable étant donné les arguments que vous avez présentés.

Je voudrais, en terminant, dire que je rejoins l'opinion exprimée par M. Voyant. Il savait déjà, s'il a eu l'occasion de lire les déclarations que j'ai faites précédemment, que je partage entièrement sa préoccupation sur la simplification des procédures. C'est une tâche majeure à laquelle je me suis consacré en arrivant dans ce ministère. J'espère qu'au vu des quelques réformes dont j'ai pu vous parler tout à l'heure, vous aurez pu vous en convaincre.

Si je vous ai surtout parlé aujourd'hui du permis de construire, c'est qu'il ne s'agissait que de cela. M. Chochoy m'a fait le reproche de ne pas parler d'autres problèmes. Il m'était difficile de venir devant cette Assemblée pour évoquer d'autres questions que celles qui figurent à son ordre du jour. Si j'ai pu déborder un peu le cadre du sujet — et je vous prie de m'en excuser, monsieur le président — c'est parce que j'y ai été invité par un membre du Sénat et j'espère que cette assemblée ne m'en vaudra pas. (Applaudissements au centre droit et sur divers bancs à droite.)

**M. le président.** Au contraire ! Elle ne peut que vous remercier de ces explications complémentaires.

**M. Bernard Chochoy.** Je demande la parole.

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

**M. Bernard Chochoy.** Je voudrais très calmement répondre à M. le secrétaire d'Etat qui, à un certain moment, a voulu mettre un peu d'humeur dans sa réponse.

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** D'humour !

**M. Bernard Chochoy.** Je souhaiterais que ce soit de l'humour et non pas de l'humeur.

Quand je parle de ce problème je dois vous dire que j'y mets toujours beaucoup de passion, parce que j'y crois. Vous avez été de ceux, monsieur le secrétaire d'Etat, qui ont eu à un certain moment l'occasion de vérifier ce qui avait été entrepris dans le passé. Si nous n'avons pas fait de réalisations extraordinaires à certaines époques, nous avons cependant donné tout ce que nous pouvions avec les moyens dont nous disposions. Je pense d'ailleurs que nous ne méritons pas de reproches à ce sujet. Je vous répondrai plus précisément tout à l'heure sur les chiffres que vous avez cités.

Vous avez dit que j'étais qualifié pour parler des vertus ou de l'absence de vertus de la réforme que vous avez engagée. Vous avez dit aussi, monsieur le secrétaire d'Etat, que d'autres auraient pu, à une autre époque, se préoccuper de cette réforme du permis de construire. Permettez-moi de vous répondre que nous étions sollicités par des tâches beaucoup plus préoccupantes. Nous avions d'abord à relever les ruines, à refaire notre pays, ce que vous semblez souvent oublier, vous les hommes de la V<sup>e</sup> République, lorsque vous évoquez ce que n'ont pas fait, paraît-il, les hommes de la IV<sup>e</sup>.

**M. Antoine Courrière.** Très bien !

**M. Bernard Chochoy.** Si à cette époque vous aviez été confrontés avec les difficultés que nous avons connues lorsque nous devons refaire le potentiel économique du pays et rendre à celui-ci une infrastructure détruite en quantité de secteurs essentiels, reloger nos compatriotes, d'abord dans des constructions provisoires, ensuite dans des constructions définitives, procéder au règlement des dommages de guerre, vous sauriez, monsieur le secrétaire d'Etat, que ce n'était pas une tâche facile dans un moment où la France était exsangue et où tant de tâches appelaient les Français à l'union, ce que vos amis, bien sûr, ne comprenaient pas tellement à cette époque. (*Applaudissements à gauche et au centre gauche.*)

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Je n'ai jamais dit que c'était une tâche facile.

**M. Bernard Chochoy.** Vous avez indiqué, monsieur le secrétaire d'Etat, que de 1958 à 1965 vous auriez, paraît-il, construit un million de logements de plus qu'au cours de la période de 1952-1958.

On ne compare que ce qui est comparable. Il est certain qu'en 1976, lorsque vous ajouterez au nombre de logements construits depuis 1958 ceux qui l'auront été depuis 1966, vous pourrez faire des comparaisons qui paraîtront encore plus défavorables à ceux qui avaient la responsabilité de la construction dans la période qui s'étend de 1945 à 1958. Il ne faut jamais trop se risquer à des comparaisons. Je me permets de vous faire observer à cet égard que vos statistiques comprennent le nombre de logements construits en 1959. Mais si, en 1959, vous avez terminé 320.000 logements vous n'ignorez certainement pas que c'est sur la lancée des mises en chantier des années 1956, 1957, 1958, le budget de 1958 ayant été voté en 1957. Deux ans plus tard, en 1961, vous étiez tombé au chiffre de 316.000 logements, et vous n'arriviez plus aux objectifs atteints par la IV<sup>e</sup> République.

Il y a deux ans, on a cité le chiffre extraordinaire de 365.000 logements achevés. Or, dans la région parisienne, 30.000 logements neufs ne trouvent pas preneurs et vous le savez bien.

**M. André Cornu.** C'est exact !

**M. Bernard Chochoy.** Si vous défalquez ces 30.000 logements des 360.000 vous arrivez à peu près aux 320.000 logements de 1959.

**M. Antoine Courrière.** Très bien !

**M. Bernard Chochoy.** Nous voulons bien vous laisser la paternité de ce type de construction. Vous savez bien que pour certains logements la garantie d'un traitement ou salaire quatre fois égal au loyer imposé — 1.000 francs par mois — est exigée. La clientèle que ces logements intéressent ne devrait pas tellement préoccuper le Gouvernement.

Que vous encouragiez la construction de tels logements pour donner du travail aux entreprises, aux ouvriers, je veux bien qu'accroissement vous y pensiez. Mais la tâche d'un ministre du logement, c'est de construire d'abord pour ceux qui ont besoin de se loger (*Applaudissements à gauche, à l'extrême gauche, au centre gauche et sur quelques bancs à droite*), c'est-à-dire les jeunes ménages, les mal-logés, de construire des logements sociaux dont les loyers soient accessibles à ces jeunes ménages et aux personnes ayant des revenus modestes, qui font souvent l'objet de nos débats.

Monsieur le secrétaire d'Etat, dans un département comme le mien — je suis persuadé que cela est vrai aussi dans la majeure partie des autres départements — 80 p. 100 des salaires — vous l'a-t-on dit quand vous êtes allé dans le Pas-de-Calais ? — sont inférieurs à 800 francs par mois. Un quart des salariés du Pas-de-Calais, et cela vaut aussi pour la plupart des départements industriels, gagnent mensuellement moins de 560 francs.

Quand vous dites qu'il est inconcevable de payer plus de 300 ou 350 francs par mois pour un logement de trois pièces, comme vous avez raison, monsieur le secrétaire d'Etat ! Mais pensez-vous qu'un travailleur gagnant 600 francs par mois puisse supporter, même en bénéficiant de l'allocation logement, un loyer qui s'élèverait, sans les charges, à 300 ou 350 francs ?

**M. André Cornu.** C'est impossible.

**M. Bernard Chochoy.** Il faut vivre dans la réalité, savoir quelle est la situation exacte des travailleurs de ce pays. Construire n'est pas tout, je le répète volontairement, il faut surtout construire pour ceux qui en ont besoin et pratiquer des loyers qu'ils puissent supporter.

Vous dites : nous avons fait une chose extraordinaire en modifiant, il y a quinze jours, ce que sont les programmes reconduits par rapport aux opérations amorcées en 1965 ; dans la quinzaine qui vient nous vous dirons d'une manière précise quels programmes les organismes d'H. L. M. auront à réaliser en 1966 avec les financements qui s'y attachent. Vous pouvez considérer que c'est suffisant, monsieur le secrétaire d'Etat. Je ne démontrerai pas une nouvelle fois qu'en matière de crédits de paiement vous allez, sur le plan gouvernemental, faire une très

bonne opération. Je peux en appeler au témoignage de M. Pellenc, rapporteur général de la commission des finances, qui sait fort bien que les mises en chantier qui interviennent au cours du dernier trimestre de l'année ou au-delà du premier semestre ne coûtent pas cher au Trésor. D'autres ont fait l'expérience avant vous.

Vous prétendez que la caisse nationale des H. L. M. va permettre de réaliser des opérations extraordinaires. Vous avez cité un exemple. Vous avez indiqué qu'autrefois, avec les errements que nous avons connus, les organismes d'H. L. M. étaient contraints d'aller faire la quête pour trouver les 30 à 40 p. 100 de complément de crédits qui leur manquaient, du fait que les opérations d'H. L. M. n'étaient financées qu'à 60 p. 100.

C'est vrai avec les décrets d'octobre 1963 du précédent gouvernement.

**M. Antoine Courrière.** Très bien !

**M. Bernard Chochoy.** Mais vous avez oublié de préciser qu'il fut un temps où les opérations d'H. L. M. étaient financées à 85 p. 100 avec des prêts à quarante-cinq ans et au taux de 1 p. 100 et que, compte tenu de l'aide qu'ils recevaient des allocations familiales et des départements, les organismes constructeurs n'avaient à se procurer que 5 ou 6 p. 100 des crédits qui leur manquaient.

Je vais en terminer. J'aurais applaudi de toutes mes forces à la création de la caisse nationale des H. L. M. si, au lieu de nous procurer 95 p. 100 du montant des crédits nécessaires, à 2,6 p. 100 en quarante ans, elle nous avait offert, comme autrefois, des prêts à 1 p. 100 en quarante-cinq ans.

Je n'aurai pas la cruauté de vous demander, à vous qui devez être au courant de ces détails, comment, avec des prêts à quarante ans, au taux de 2,60 p. 100, vous trouvez qu'un logement H. L. M. de quatre pièces vous reviendrait à moins de 280 ou 300 francs par mois.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je suis peut-être un entêté. Je considère que le logement qui doit intéresser le ministre de la construction et les Français en général, c'est d'abord le logement social...

**M. André Cornu.** Bien sûr !

**M. Bernard Chochoy.** ...le logement des travailleurs et des gens modestes. Vous êtes persuadé d'avoir fait quelque chose d'extraordinaire ; nous ne sommes pas tout à fait de votre avis.

Je demande à mes collègues de m'excuser de faire allusion à mon département. Lorsque vous y êtes allé, monsieur le secrétaire d'Etat, vous avez sans doute entendu beaucoup de monde ; mais on ne vous a certainement pas dit la vérité sur la situation dans laquelle le Pas-de-Calais se trouve.

Vous allez cette année, dans le cadre de la tranche opératoire régionale, financer 1.100 logements au titre de l'office départemental d'H. L. M. Il était prévu que l'on en financerait 1.650 en 1965 ; on en a financé effectivement 1.110. Si on nous applique la même règle pour 1966, on en financera seulement 800.

Je signale que rien que pour l'office départemental d'H. L. M. du Pas-de-Calais un programme de plus de 20.000 logements est en instance. Au rythme actuel, il faudra vingt ans pour « éponger » les retards et l'année prochaine nous allons connaître, comme tous les départements français, la grande vague de nuptialité qui doit correspondre à celle des naissances d'après-guerre.

Quand on apprécie un effort — c'est par là que je terminerai — on l'apprécie non pas en fonction des chiffres de 1965, de 1945 ou de 1955, mais par comparaison avec les besoins qui sont les nôtres. Or, vous êtes aujourd'hui, monsieur le secrétaire d'Etat, devant une situation tragique qui deviendra explosive dans les années qui viennent. Vous savez très bien que, si vous n'avez pas certes rattrapé le retard que nous connaissons, nous nous trouverons — je le répète — en 1968 ou 1970, devant des situations qui seront de plus en plus inextricables.

Vous pouvez toujours avoir une consolation, même si vous ne me répondez pas : c'est de dire que d'autres s'en chargeront. (*Applaudissements à gauche, au centre gauche et sur quelques bancs à droite.*)

**M. Louis Talamoni.** Je demande la parole.

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

**M. Louis Talamoni.** Je voudrais d'abord remercier M. le secrétaire d'Etat de la précision qu'il a apportée et que je connaissais. Si j'ai posé cette question, c'est que, depuis un certain temps, on essaie de faire retomber la responsabilité de l'existence des quatre-vingts bidonvilles de la région parisienne sur les municipalités. J'ai voulu situer ainsi les responsabilités. Les municipalités n'ont pas le pouvoir d'interdire ces constructions illicites, mais la responsabilité du pouvoir ressort encore davantage après

l'intervention de M. Chochoy — je n'y reviendrai donc pas — et se manifeste par le fait qu'on n'a pas prévu les crédits nécessaires pour la construction de logements.

Le rapporteur à l'Assemblée nationale du projet de loi sur lequel nous allons voter tout à l'heure indiquait que ce texte arrivait au lendemain de la loi du 24 décembre 1964, après la loi Debré, pour empêcher précisément l'extension des bidonvilles. Dans sa réponse M. Maziol indiquait qu'une telle loi ne mettrait pas en cause les plans d'urbanisme.

En matière de construction nous avons eu d'abord les dispositions de la loi de finances sur les plus-values foncières destinées, paraît-il, à empêcher la spéculation. Nous avons eu ensuite la loi relative au bail à construction. Nous sommes en ce moment saisis d'un troisième texte et le conseil des ministres d'hier en a annoncé un nouveau portant sur la réservation et la libération des terrains ou se trouvent implantés des bidonvilles.

Tous ces textes ne serviront à rien si, parallèlement, on ne dégage pas les crédits nécessaires à la construction. Ce n'est pas parce que l'on favorisera ici ou là une construction plus ou moins illicite que l'on répondra, demain, aux besoins de tous ceux qui aspirent à un logement.

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Je suis désolé à l'égard de M. Bertaud de ne pas lui avoir répondu tout à l'heure. Je lui dirai simplement que la loi sera bien entendu applicable dans les nouveaux départements de la région parisienne comme dans tous les autres.

Quant au reste, je ne pense pas qu'il faille poursuivre le dialogue avec M. Chochoy, car nous sortons largement du sujet qui doit rester le nôtre aujourd'hui. Je lui signale cependant que je n'ai jamais dit que ce que nous faisons était exemplaire et que rien n'avait été réalisé jusqu'ici.

**M. Bernard Chochoy.** Je l'enregistre avec satisfaction, monsieur le secrétaire d'Etat.

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Dans ce dramatique problème du logement, il ne doit pas y avoir de querelles de chiffres ou d'artifices. Nous devons avoir la volonté de travailler tous ensemble. Vous savez dans quel esprit j'ai essayé, particulièrement en collaboration avec ceux qui sont chargés des offices d'H. L. M., de tenter de déboucher le plus rapidement possible. Vous savez aussi que ma préoccupation est avant tout le logement social. *(Applaudissements au centre droit et sur divers 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 du projet de loi.

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

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

« Art. 1<sup>er</sup>. — L'article 101 du code de l'urbanisme et de l'habitation est ainsi modifié :

« Art. 101. — Les infractions aux dispositions du présent titre sont constatées par tous officiers ou agents de police judiciaire ainsi que par tous les fonctionnaires et agents de l'Etat et des collectivités publiques commissionnés à cet effet par le maire ou le ministre de la construction suivant l'autorité dont ils relèvent et assermentés. Les procès-verbaux dressés par ces agents font foi jusqu'à preuve contraire. »

Personne ne demande la parole ?...

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

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

[Articles 2 à 5.]

**M. le président.** « Art. 2. — L'article 102 du code de l'urbanisme et de l'habitation est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 102. — L'interruption des travaux peut être ordonnée soit sur réquisition du ministère public, agissant à la requête du maire ou du représentant départemental du ministre de la construction, soit, même d'office, par le juge d'instruction saisi des poursuites ou par le tribunal correctionnel.

« L'autorité judiciaire statue après avoir entendu le bénéficiaire des travaux ou l'avoir dûment convoqué à comparaître dans les quarante-huit heures. La décision judiciaire est exécutée sur minute et nonobstant toute voie de recours.

« Dès qu'un procès-verbal relevant une des infractions prévues à l'article 103 a été dressé, le maire peut également, si

l'autorité judiciaire ne s'est pas encore prononcée, ordonner par arrêté motivé l'interruption des travaux. Copie de cet arrêté est transmise sans délai au ministère public.

« L'autorité judiciaire peut à tout moment, d'office ou à la demande, soit du maire ou du représentant départemental du ministre de la construction, soit du bénéficiaire des travaux, se prononcer sur la mainlevée ou le maintien des mesures prises pour assurer l'interruption des travaux. En tout état de cause, l'arrêté du maire cesse d'avoir effet en cas de décision de non-lieu ou de relaxe.

« Le maire est avisé de la décision judiciaire et en assure, le cas échéant, l'exécution.

« Lorsqu'aucune poursuite n'a été engagée, le procureur de la République en informe le maire qui, soit d'office, soit à la demande de l'intéressé, met fin aux mesures par lui prises.

« Le maire peut prendre toutes mesures de coercition nécessaires pour assurer l'application immédiate de la décision judiciaire ou de son arrêté, en procédant notamment à la saisie des matériaux approvisionnés et du matériel de chantier.

« La saisie et, s'il y a lieu, l'apposition des scellés sont effectuées par l'un des agents visés à l'article 101, qui dresse procès-verbal.

« Les pouvoirs qui appartiennent au maire en vertu des alinéas qui précèdent ne font pas obstacle au droit du préfet de prendre, dans tous les cas où il n'y aurait pas été pourvu par le maire, et après une mise en demeure restée sans résultat à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures, toutes les mesures prévues au présent article. Dans ce cas, le préfet reçoit, au lieu et place du maire, les avis et notifications prévues aux alinéas 5 et 6. » — *(Adopté.)*

« Art. 3. — Il est inséré dans le code de l'urbanisme et de l'habitation, entre l'article 102 et l'article 103, un article 102-1 ainsi conçu :

« Art. 102-1. — En cas de continuation des travaux nonobstant la décision judiciaire ou l'arrêté en ordonnant l'interruption, une amende de 1.500 francs à 300.000 francs et un emprisonnement de 15 jours à 3 mois, ou l'une de ces deux peines seulement, sont prononcés par le tribunal contre les personnes visées à l'article 103, deuxième alinéa. » — *(Adopté.)*

« Art. 4. — L'article 103 du code de l'urbanisme et de l'habitation est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 103. — L'exécution de travaux ou l'utilisation du sol en méconnaissance des obligations imposées par le présent titre, par les règlements pris pour son application ou par les autorisations délivrées en conformité avec leurs dispositions, exception faite des infractions relatives à l'affichage des permis de construire, est punie d'une amende de 1.500 francs à 300.000 francs. En cas de récidive, la peine d'amende sera de 3.000 francs à 500.000 francs et un emprisonnement de 1 mois à 6 mois pourra en outre être prononcé.

« Les peines prévues à l'alinéa précédent peuvent être prononcées contre les utilisateurs du sol, les bénéficiaires des travaux, les architectes, les entrepreneurs ou autres personnes responsables de l'exécution desdits travaux.

« Ces peines sont également applicables :

« 1° En cas d'inexécution dans les délais prescrits de tous travaux accessoires d'aménagement ou de démolition imposés par les autorisations visées au premier alinéa ;

« 2° En cas d'inobservation, par les bénéficiaires d'autorisations accordées pour une durée limitée ou à titre précaire, des délais impartis pour le rétablissement des lieux dans leur état antérieur ou la réaffectation du sol à son ancien usage. » — *(Adopté.)*

« Art. 5. — L'article 104 du code de l'urbanisme et de l'habitation est remplacé par les dispositions suivantes :

« Art. 104. — En cas de condamnation pour une infraction prévue à l'article 103, le tribunal, au vu des observations écrites du représentant départemental du ministre de la construction ou après audition de ce fonctionnaire ou d'un fonctionnaire délégué par lui, statue soit sur la mise en conformité des lieux ou celle des ouvrages avec l'autorisation administrative ou le permis de construire, soit sur la démolition des ouvrages ou la réaffectation du sol en vue du rétablissement des lieux dans leur état antérieur. » — *(Adopté.)*

[Article 6.]

**M. le président.** « Art. 6. — Il est inséré dans le code de l'urbanisme et de l'habitation, après l'article 104, un article 104-1 ainsi conçu :

« Art. 104-1. — L'extinction de l'action publique résultant du décès du prévenu ou de l'amnistie ne fait pas obstacle à l'application des dispositions de l'article 104.

« Si le tribunal correctionnel n'est pas saisi lors de cette extinction, l'affaire est portée devant le tribunal de grande instance du lieu de la situation de l'immeuble, statuant comme en matière civile.

« Le tribunal est saisi par le ministère public à la requête du maire ou du représentant départemental du ministre de la construction. Il statue au vu des observations écrites de l'auteur de la requête ou après audition de celui-ci ou de son délégué.

« La requête précitée est recevable jusqu'au jour où l'action publique se serait trouvée prescrite ».

Les trois premiers alinéas de cet article ne sont pas contestés. Je les mets aux voix.

(Ces textes sont adoptés.)

**M. le président.** Par amendement n° 1, M. Joseph Voyant, au nom de la commission de législation, propose de rédiger comme suit l'avant-dernier alinéa du texte proposé pour l'article 104-1 du code de l'urbanisme :

« Le tribunal est saisi par le ministère public à la demande du représentant départemental du ministre de la construction. Il statue au vu des observations écrites de l'auteur de la demande ou après audition de celui-ci ou de son délégué, l'intéressé ou ses ayants droit étant également entendus ».

Cet amendement est assorti d'un sous-amendement n° 5, présenté par le Gouvernement, qui tend à rédiger comme suit la fin du texte proposé par cet amendement pour l'avant-dernier alinéa de l'article 104-1 du code de l'urbanisme :

« ... l'intéressé ou ses ayants droit ayant été mis en cause dans l'instance ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Joseph Voyant, rapporteur.** Mes chers collègues, une précision doit être apportée au troisième alinéa du nouveau texte proposé pour l'article 104-1 du code de l'urbanisme. Il semble, en effet, que cet alinéa institue une procédure sur requête et non pas une procédure contradictoire. Etant donné qu'il s'agit de mettre en cause des intérêts privés, il est évident que les bénéficiaires des travaux ou leurs ayants droit doivent être appelés à présenter leurs observations.

Le sous-amendement présenté par le Gouvernement renforce cette procédure contradictoire et est en conformité avec la position de la commission. Nous l'acceptons donc bien volontiers.

**M. le président.** La parole est à M. le secrétaire d'Etat pour présenter le sous-amendement n° 5.

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, le Gouvernement accepte très volontiers l'amendement de la commission car il constitue une meilleure rédaction juridique. C'est un exemple du bon dialogue qui doit s'établir sur le plan parlementaire.

Cette initiative a incité le Gouvernement à déposer lui-même un sous-amendement qui, comme vient de le dire le rapporteur, confirmant la pensée de la commission, tend à apporter une amélioration incontestable au texte.

J'accepte par conséquent l'amendement de la commission, sous-amendé, si je puis dire, par le Gouvernement.

**M. le président.** La commission acceptant le sous-amendement, je mets aux voix l'amendement complété par le sous-amendement. (L'amendement, ainsi modifié, est adopté.)

**M. le président.** L'avant-dernier alinéa de l'article 6 est donc ainsi rédigé.

Par amendement n° 2, M. Joseph Voyant, au nom de la commission de législation, propose, au début du dernier alinéa du texte proposé pour l'article 104-1 du code de l'urbanisme, de remplacer le mot : « requête » par le mot : « demande ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Joseph Voyant, rapporteur.** Il s'agit d'un amendement de pure forme, monsieur le président, qui tend à mettre cet alinéa en conformité avec l'alinéa précédent.

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

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

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Il n'y a pas d'observation?...

Je mets aux voix le dernier alinéa modifié par cet amendement. (Ce texte est adopté.)

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

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 6, modifié par le vote des amendements précédents.

(L'article 6, ainsi modifié, est adopté.)

[Article 7.]

« Art. 7. — Il est inséré dans le code de l'urbanisme et de l'habitation, après l'article 104-1 ci-dessus, un article 104-2 ainsi conçu :

« Art. 104-2. — Le tribunal impartit au bénéficiaire des travaux irréguliers ou de l'utilisation irrégulière du sol un délai

pour l'exécution de l'ordre de démolition, de mise en conformité ou de réaffectation ; il peut assortir sa décision d'une astreinte de 50 à 500 francs par jour de retard.

« Au cas où le délai n'est pas observé, l'astreinte prononcée, qui ne peut être révisée que dans le cas prévu au troisième alinéa du présent article, court à partir de l'expiration dudit délai jusqu'au jour où l'ordre a été complètement exécuté.

« Si l'exécution n'est pas intervenue dans l'année de l'expiration du délai, le tribunal peut, sur réquisition du ministère public, relever, à une ou plusieurs reprises, le montant de l'astreinte, même au-delà du maximum prévu ci-dessus.

« Le tribunal peut autoriser le reversement d'une partie des astreintes, lorsque la remise en état ordonnée aura été régularisée et que le redevable établira qu'il a été empêché d'observer par une circonstance indépendante de sa volonté le délai qui lui a été imparti ».

Par amendement n° 3, M. Joseph Voyant, au nom de la commission de législation, propose, au premier alinéa, *in fine*, du texte proposé pour l'article 104-2 du code de l'urbanisme, de remplacer : « 50 » par « 10 ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Joseph Voyant, rapporteur.** Mes chers collègues, l'Assemblée nationale a relevé le minimum de l'astreinte de dix à cinquante francs par jour de retard. Votre commission ne partage pas l'avis de l'Assemblée nationale à cet égard.

Il convient, en effet, de ne pas perdre de vue que l'astreinte n'a pas ici un caractère comminatoire, c'est-à-dire qu'elle ne constitue pas une simple menace. Elle est définitive, à moins que le redevable ne prouve qu'il a été empêché d'observer le délai par suite d'une circonstance indépendante de sa volonté. Il convient en conséquence de laisser au juge une assez large marge d'appréciation.

Le minimum de 50 francs par jour paraît trop élevé. Mieux vaut revenir au chiffre fixé par le Gouvernement. Il importe de ne pas oublier qu'en matière répressive l'institution de peines trop sévères favorise souvent les acquittements, les juges hésitant à les appliquer. Dans le cas particulier, pour ne pas risquer de faire jouer une astreinte trop lourde, le tribunal risquerait de ne pas la prononcer.

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

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement accepte d'autant plus volontiers cet amendement qu'il tend à revenir au texte initial qu'il avait présenté devant l'Assemblée nationale.

Celle-ci avait pensé qu'il était souhaitable, dans un esprit de sévérité, de renforcer la pénalisation en augmentant le minimum prévu. La commission propose, comme vient de le dire M. le rapporteur, de ramener ce minimum à 10 francs. Le Gouvernement considère qu'il est prudent de revenir à ce niveau car il convient d'éviter que les juges, se trouvant en présence de mesures trop rigoureuses sans possibilité de les moduler à raison des infractions commises, n'hésitent à utiliser l'arsenal mis à leur disposition. On irait ainsi à l'encontre du but recherché.

L'amendement en question est donc sage et reflète d'ailleurs l'expérience qu'un certain nombre d'élus locaux ont pu avoir en cette matière. Aussi le Gouvernement s'y rallie-t-il très volontiers.

**M. Pierre de La Gontrie.** Nous sommes les sages de la République. Il est très gentil de le dire. D'ailleurs c'est vrai.

**M. le président.** C'est là un hommage auquel vous devriez être sensible.

**M. Pierre de La Gontrie.** J'y suis extrêmement sensible, monsieur le président, et je ne suis pas le seul dans cette assemblée.

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

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

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Quelqu'un demande-t-il la parole?...

Je mets aux voix l'article 7, modifié par cet amendement. (L'article 7, modifié, est adopté.)

[Articles 8 à 11.]

**M. le président.** « Art. 8. — Il est inséré dans le code de l'urbanisme et de l'habitation, après l'article 104-2 ci-dessus, un article 104-3 ainsi conçu :

« Art. 104-3. — Les astreintes sont recouvrées dans les conditions prévues à l'article 273 du code de l'administration communale, au bénéfice de la commune sur le territoire de laquelle l'infraction a été commise ; à défaut par le maire de liquider

le produit de l'astreinte, de dresser l'état nécessaire au recouvrement et de le faire parvenir au préfet dans le mois qui suit l'invitation qui lui en est faite par ce fonctionnaire, la créance sera liquidée, l'état sera établi et recouvré au profit de l'Etat dans les conditions prévues aux articles 80 à 92 du décret n° 62-1587 du 29 décembre 1962. » — (Adopté.)

« Art. 9. — Il est inséré dans le code de l'urbanisme et de l'habitation, après l'article 104-3 ci-dessus, un article 104-4 ainsi conçu :

« Art. 104-4. — Si, à l'expiration du délai fixé par le jugement, la démolition, la mise en conformité ou la remise en état ordonnée n'est pas complètement achevée, le maire ou le représentant départemental du ministre de la construction peut faire procéder d'office à tous travaux nécessaires à l'exécution de la décision de justice aux frais et risques du bénéficiaire des travaux irréguliers ou de l'utilisation irrégulière du sol.

« Au cas où les travaux porteraient atteinte à des droits acquis par des tiers sur les lieux ou ouvrages visés, le maire ou le représentant départemental du ministre de la construction ne pourra faire procéder aux travaux mentionnés à l'alinéa précédent qu'après décision du tribunal de grande instance qui ordonnera, le cas échéant, l'expulsion de tous occupants. » — (Adopté.)

« Art. 10. — Dans l'article 152-1 du code de l'urbanisme et de l'habitation, les mots : « Les dispositions des alinéas 1<sup>er</sup> et 3 de l'article 103... » sont remplacés par : « Les dispositions de l'article 103... » — (Adopté.)

« Art. 11. — Dans l'article 16 de la loi n° 62-903 du 4 août 1962, les mots : « ... les articles 102 et 103 du code de l'urbanisme et de l'habitation sont applicables » sont remplacés par : « ... les articles 102 à 104-4 du code de l'urbanisme et de l'habitation sont applicables » ; les mots : « ... les attributions dévolues à ce dernier par l'article 103 du code de l'urbanisme et de l'habitation » sont remplacés par : « ... les attributions dévolues à ce dernier par les articles 102 à 104-4 du code de l'urbanisme et de l'habitation ». — (Adopté.)

**M. le président.** Nous avons achevé l'examen des articles du projet de loi.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(Le projet de loi est adopté.)

— 8 —

## CONTRATS D'AFFRETEMENT ET DE TRANSPORT MARITIMES

### 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, sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes (n°s 118 et 141 [1965-1966].)

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan.

**M. Joseph Yvon, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan.** Monsieur le secrétaire d'Etat, mesdames, messieurs, le projet de loi sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes que nous allons examiner après son adoption par l'Assemblée nationale fait partie d'un ensemble de textes législatifs en préparation et qui tendent à refondre complètement notre code de commerce de 1807, notamment les dispositions de son titre II consacré au commerce maritime.

Il semble que le Gouvernement, que je félicite de son initiative, veuille adapter tout ce qui concerne le droit maritime aux réalités de notre époque et rajeunir les règles encore en vigueur depuis l'ordonnance de Colbert sur la marine, qui date de 1681. Certes, celle-ci fut une œuvre législative remarquable qui a exercé une influence très forte sur de nombreux codes étrangers, mais je ne vous surprendrai pas en vous disant que demeurant la base du titre II de notre code de 1807, de telles dispositions sont aujourd'hui largement dépassées. En effet, l'industrie des transports maritimes, qui a déjà connu une véritable révolution au siècle dernier, ne peut aujourd'hui s'inspirer de textes établis pour la marine marchande des xvii<sup>e</sup> et xviii<sup>e</sup> siècles.

Puissiez-vous, monsieur le secrétaire d'Etat, codifier les règles du droit maritime résultant de tous les rapports juridiques dont la mer est le théâtre et le commerce maritime l'objet. Le droit maritime doit être établi dans son originalité et conserver son vrai caractère. Je souhaite que ce projet soit le premier dans ce sens.

Que contient le texte soumis à votre examen ? J'essaierai de l'analyser et de l'exposer aussi clairement que possible malgré la technicité du problème.

Le projet, qui comporte 59 articles, se divise en quatre parties bien distinctes : l'affrètement du navire, le transport de marchandises, le transport de passagers et les entreprises de manutention, chacune de ces opérations étant soumise à des règles strictes sur les conditions de réalisation du contrat, sur les modalités de son exécution, sur la responsabilité du transporteur ou de l'entrepreneur.

En ce qui concerne le contrat d'affrètement, sa définition nous est donnée par l'article 1<sup>er</sup> qui stipule : « Par le contrat d'affrètement, le fréteur s'engage, moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur ». Les parties contractantes sont liées par les termes mêmes du contrat et, à défaut de contrat, par les dispositions législatives et réglementaires.

Le contrat d'affrètement, défini, peut revêtir trois formes distinctes : contrat d'affrètement au voyage — prévu par les articles 5 et 6 du texte — qui place le navire en totalité ou en partie à la disposition de l'affréteur pour un seul ou plusieurs voyages ; contrat d'affrètement à temps — articles 7, 8 et 9 — le navire étant confié à l'affréteur pour une durée indéterminée ; contrat d'affrètement « coque nue » — articles 10 et 11 du projet — qui prévoit, contre paiement d'un loyer, la mise à la disposition d'un affréteur, pour un temps défini, d'un navire déterminé sans armement ni équipage ou avec un armement ou un équipement incomplet.

La responsabilité du fréteur varie en fonction de la nature du contrat d'affrètement retenu par les parties contractantes.

Dans le premier cas — affrètement au voyage — il conserve la gestion nautique et la gestion commerciale du navire. Sa responsabilité s'étend à toutes les marchandises reçues à bord ; mais il peut s'en exonérer s'il établit qu'il a satisfait aux obligations qui sont les siennes, et s'il établit que le dommage ne résulte pas d'un manquement à ses propres obligations. Celles-ci consistent à maintenir le navire en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues dans la charte-partie. Elles consistent encore à faire toute diligence pour exécuter le voyage.

Dans l'affrètement à temps, le fréteur conserve la gestion nautique, la gestion commerciale restant à la charge de l'affréteur, lequel est responsable du dommage survenu au navire du fait de sa gestion commerciale.

Quant à la responsabilité du fréteur, dans ce cas, elle découle comme précédemment du manquement à ses obligations, mais, dans un cas comme dans l'autre, affrètement au voyage ou affrètement à temps, le fréteur ne saurait être recherché pour la faute nautique du capitaine ou de ses préposés.

Enfin, en ce qui concerne l'affrètement « coque-nue », contrat qui s'apparente à une location, tout fréteur est tenu de remettre un navire en bon état de navigabilité à l'affréteur, celui-ci restant entièrement responsable de son entretien et de son exploitation.

Voilà ce que le texte contient en ce qui concerne le contrat d'affrètement. Trois articles, à la fin de ce titre I<sup>er</sup>, les articles 12, 13 et 14, visent le sous-affrètement qui ne soulève aucune remarque particulière.

La seconde partie du projet, qui comprend les articles numérotés de 15 à 32, traite du transport de marchandises. Elle apporte une réforme importante à la matière du transport par voie maritime. En effet, la conception du code de commerce en matière d'affrètement ne correspondait plus dans de nombreux cas à la pratique actuelle du transport de marchandises qui affecte une très grande variété de formes et se trouve soumis à des règles internationales. Une mise au point législative s'imposait donc.

Quelle est la nature de ce contrat nouveau ? Un contrat d'entreprise, puisque l'expéditeur confie sa marchandise à un armateur et demande simplement qu'elle arrive à destination dans un certain délai. Il est établi par un document constatant la mise à bord de la marchandise et fourni sous forme de reconnaissance par le capitaine. Ce document est le connaissement, régi par les articles 281 à 285 du code de commerce, puis par la loi du 2 avril 1936, laquelle s'est inspirée des dispositions de la convention de Bruxelles du 25 août 1924. Cette loi de 1936, limitée dans son étendue, ne concerne que les seuls transports sous connaissement et pour la seule partie maritime du transport, c'est-à-dire celle qui s'étend du chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement à destination ou, pour reprendre les termes de l'article 1<sup>er</sup> de cette loi de 1936, « de la prise en charge sous palan à la remise sous palan ». C'était là le fameux système du sectionnement du contrat de transport, source de difficultés considérables qu'ont eu à résoudre les différentes juridictions, tribunaux et cours d'appel, difficultés qu'il nous appartient de lever.

L'article 15 du projet y pourvoit, en précisant désormais que le transporteur s'engage à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre sous sa responsabilité, laquelle

court depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à sa livraison, sous réserve bien entendu d'un certain nombre de cas d'exonérations qui sont prévus à l'article 27.

Vous voyez la différence entre les dispositions de la loi de 1936 et le nouveau texte que vous allez être appelés à voter. Alors que la responsabilité du transport ne s'étendait que de palan à palan, elle est engagée aujourd'hui, à partir du moment où ce texte que je vais dans un instant vous demander de voter sera promulgué, depuis la prise en charge de la marchandise jusqu'à la livraison entre les mains du destinataire.

L'article qui suit l'article 15 fixe en outre une limitation de responsabilité du transporteur, laquelle ne saurait dépasser un montant fixé par décret, sauf cas de dol du transporteur ou sauf le cas où la valeur de l'objet a été fixée et déclarée au connaissement. Il va sans dire que le transporteur est tenu à certaines obligations, prévues par l'article 21 du texte, tenant à l'état de navigabilité du navire et au soin qu'il doit apporter à son armement et à son équipement, obligations qui sont tout au long précisées dans le décret qui sera pris immédiatement après le vote de la loi.

Enfin, une seconde réforme du texte découle de ce que la réalisation du contrat de transport n'est plus désormais liée à la délivrance du connaissement. Il existe par le seul fait qu'un transporteur s'est engagé à acheminer une marchandise déterminée d'un port à un autre.

J'en arrive à la troisième partie de ce projet, le transport de passagers. Ici, le titre III du projet vient combler une lacune de notre législation qui ne contient aucune réglementation du contrat de passage, alors que pourtant l'industrie du transport de passagers a pris dans la vie moderne une importance pratique considérable.

Défini par l'article 34, le contrat de passage résulte de l'obligation prise par l'armateur de transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage.

Le chapitre suivant traite de la responsabilité du transporteur que la jurisprudence française, faute de textes précisément applicables à la matière, avait fixée en se basant sur le principe de la responsabilité contractuelle, l'exécution du contrat de transport comportant pour le transporteur l'obligation de conduire le voyageur sain et sauf à destination. La présomption de responsabilité qui en résultait ne pouvait être combattue par le transporteur que s'il prouvait le cas fortuit, la force majeure ou la faute de la victime.

Certes, les contrats de passage contiennent le plus souvent des clauses de non responsabilité ou de limitation de responsabilité dont nous n'avons à discuter ni la validité, ni les effets qu'elles peuvent produire. Notre rôle devant se borner ici à l'étude du projet en question. Il me faut souligner que celui-ci, s'inspirant des dispositions de la convention de Bruxelles du 29 avril 1961, entend préciser et enfermer dans certaines limites la responsabilité du transporteur.

Le transporteur est tenu, aux termes de l'article 36 du projet, d'exercer une diligence raisonnable pour conserver le navire en état de navigabilité et convenablement armé pour assurer la sécurité des passagers. Ce texte qui figure dans le projet est repris de l'article 3 de la convention de Bruxelles en 1961. L'inobservation de ces obligations ou les fautes commises par le transporteur ou ses préposés engagent sa responsabilité. Celle-ci est également présumée dans le cas de naufrage, d'abordage, d'échouement, d'explosion, d'incendie, sauf s'il prouve que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ces préposés.

L'article 40 du projet, reprenant les termes de l'article 6 de la convention de Bruxelles, laquelle s'était inspirée de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 sur le transport aérien, stipule qu'en cas de mort du passager ou de lésions corporelles, la responsabilité du transporteur sera fixée dans les limites établies par décret. La convention de Bruxelles retient le chiffre de 250.000 francs. Il s'agit de francs Poincaré ce qui équivaut, d'après un calcul qui n'a pas été fait par votre rapporteur, à 81.000 francs actuels.

C'est le chiffre forfaitaire de la convention de Bruxelles en matière de responsabilité des transports de passagers. Est-ce que ce forfait doit nous satisfaire? Le texte de loi précise qu'il appartiendra au Gouvernement de le fixer. Il a semblé à votre commission des affaires économiques que notre législation pourrait fixer une limite plus élevée que le chiffre de la convention de Bruxelles, mesure qui ne serait pas en contradiction avec cette convention, puisque l'article 6 de cette convention internationale précise que la responsabilité du transporteur sera limitée à un montant de 250.000 francs, mais les législations internes, les législations nationales peuvent fixer une limite de responsabilité *per capita* plus élevée.

Je me tourne alors vers M. le ministre pour attirer son attention sur le fait que la commission des affaires économiques souhaiterait que le décret qui sera pris en fonction de ce texte

retienne un chiffre plus conforme au préjudice subi du fait de la mort d'un passager que celui qu'a retenu la convention de Bruxelles. J'ajoute que cette limitation, de toute manière, ne saurait s'appliquer dans le cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur.

Je ne puis manquer de souligner également les dispositions de l'article 42, qui précise que toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites du présent chapitre, ce qui évite que les ayants droit des victimes soient mieux traités que les victimes elles-mêmes. Ce texte a été pris pour parer à certains abus de la jurisprudence qui traitait les ayants droit des victimes beaucoup mieux que les victimes elles-mêmes, lesquelles étaient liées au transporteur par un contrat qui souvent prévoyait des clauses de responsabilité limitée.

Un chapitre réservé au transport des bagages ne justifie pas de développement particulier; je me permets de vous renvoyer sur ce point au rapport écrit, sauf pourtant en ce qui concerne la définition du véhicule de tourisme, qui constitue un bagage accompagnant le passager, que nous pourrions envisager tout à l'heure dans la discussion de l'article 43.

Par contre, les trois articles 47, 48 et 49 concernant les organisateurs de croisières maritimes appellent quelques observations orales en raison de l'intense développement que prend le tourisme nautique et des engagements que ne manquent pas de prendre les agences de voyages et les organisateurs de croisières, lesquels, pour allécher le client, déclarent se charger de tout, sans que les problèmes de la responsabilité aient pu être évoqués. Il est heureux que le législateur vienne enfin se pencher sur ce problème.

Les exigences de la loi sont les suivantes: premièrement, délivrance d'un titre de croisière qui fixe les obligations de l'organisateur de la croisière; deuxièmement, responsabilité de l'organisateur de la croisière en cas de manquement à une quelconque de ses obligations, sauf si ce manquement provient de l'exécution du contrat de transport.

La dernière partie de ce projet est relative aux entreprises de manutention. Inconnue du code de commerce, cette profession n'était réglementée par aucun texte de loi et pourtant son existence ne pouvait manquer de soulever de nombreux problèmes. Les opérations de nature très diverse auxquelles elles se livrent relevaient-elles du transport terrestre ou du transport maritime? Quelle était la nature de la responsabilité du manutentionnaire? Autant de questions que la jurisprudence s'est efforcée de résoudre. Aujourd'hui, le projet qui établit, ainsi que nous l'avons vu plus haut, l'unité du transport maritime définit le rôle de l'entrepreneur de manutention chargé, d'après l'article 50 « de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein ».

En dehors de ces opérations, l'entrepreneur de manutention peut éventuellement accomplir d'autres pour le compte du navire, du chargeur et du réceptionnaire et, dans ce dernier cas, il est présumé avoir reçu la marchandise telle que la déclaration du déposant le consigne et sa responsabilité est celle du dépositaire; alors que, dans le cas de l'article 50, il ne répond que des dommages qui lui sont imputables, un certain nombre de cas d'exonération sont prévus par l'article 53, sauf au demandeur à prouver la faute de l'entrepreneur.

En outre, les dispositions de l'article 4 qui traite des entreprises de manutention sont de nature supplétive. Il est donc possible d'y déroger et il pourrait en résulter une multiplication systématique des clauses d'exonération de responsabilité en raison de l'unité du contrat de transport qui s'applique désormais depuis la prise en charge jusqu'à la livraison.

L'entrepreneur de manutention voit sa responsabilité engagée dans les mêmes conditions et les mêmes limites que celle du transporteur même. Les règles proposées ont pour objet de permettre aux ayants droit à la marchandise de s'adresser sans hésitation possible, soit au transporteur maritime soit au manutentionnaire, ce dernier n'ayant sa responsabilité engagée qu'envers celui qui a requis ses services.

Or, le transporteur maritime ne peut se soustraire à sa responsabilité telle qu'elle est définie par l'article 27 du projet de loi. Les dispositions du titre relatives au transport de marchandises sont à cet égard impératives. A bien des égards, il ne paraît pas équitable de réserver au manutentionnaire un régime plus favorable qu'au transporteur maritime; une marchandise qui est entreposée dans le port ne doit pas courir plus de risques que dans les cales du navire. Les causes d'exonération de responsabilité sont d'ailleurs les mêmes, à l'exception de celles résultant directement de risques de navigation.

Un tel système risque d'être anéanti par des clauses d'exonération de responsabilité qui allégeraient considérablement la responsabilité du manutentionnaire, alors que seul le transporteur maritime serait maintenu dans les conditions et limites prévues par la loi.

Pour ces raisons, il peut apparaître souhaitable de prévoir une disposition additionnelle au projet de loi qui aurait pour effet, à l'exemple de celles de l'article 29 relatives au transporteur maritime, d'empêcher le manutentionnaire de se soustraire à sa responsabilité telle qu'elle est fixée à l'article 53.

Votre commission a estimé devoir retenir ces motifs et elle vous propose un amendement tendant à insérer un article additionnel 54 bis.

Telles sont les observations que votre rapporteur entendait vous présenter au nom de la commission des affaires économiques. Il vous prie de l'excuser de la longueur de son exposé et du caractère peut-être indigeste des problèmes traités, qu'il regrette de n'avoir peut-être pas présentés avec une clarté suffisante, mais, si l'Assemblée nationale a disposé de trois mois pour examiner ce projet, votre rapporteur n'a eu en main les documents que pendant moins de deux semaines, ce qui est peu pour mettre sur pied un projet de l'importance de celui-ci.

Ce texte doit incontestablement trouver sa place dans notre code de commerce, une place qui s'impose depuis de nombreuses années. Nous aurions souhaité, sans doute, y réfléchir un peu plus et, sur les problèmes de transport de passagers, où se trouvent en jeu les intérêts de la personne humaine, retenir une limitation de la responsabilité moins rigoureuse, comme je l'ai indiqué précédemment, mais n'oublions pas que nous sommes dans un domaine international où la concurrence est âpre et qu'il faut tenir compte de certains facteurs pour que notre marine marchande, déjà bien touchée, puisse jouer pleinement le rôle que nous attendons d'elle. (*Applaudissements.*)

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

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat au logement.** Monsieur le président, après le rapport très complet qu'a déposé M. Yvon et les commentaires qu'il vient d'y apporter à la tribune, je voudrais tout simplement, à la fin de cette discussion générale, souligner dans quel cadre d'ensemble se situe le texte qui vous est soumis. M. Yvon en a tout à l'heure exprimé la préoccupation, il s'agit de la première tranche d'une réforme d'ensemble du droit maritime, qui vise à rénover les dispositions particulièrement désuètes du code de commerce en cette matière.

Le texte qui vous est aujourd'hui soumis concerne, comme l'a très bien souligné M. Yvon, la réforme de l'affrètement et du transport maritimes, qu'il s'agisse des dispositions du code de commerce ou de celles de la loi du 2 avril 1936, relative au transport de marchandises par mer.

Je voudrais informer le Sénat que d'autres textes vont intervenir en série dans un programme de réforme d'ensemble du droit maritime. Le prochain qui va être présenté ces jours-ci devant le Conseil d'Etat est un projet de loi portant statut des navires et autres bâtiments de mer, qui traitera de la construction et de la propriété du navire ainsi que des droits réels susceptibles de grever la propriété du navire. Il était important de combler certaines lacunes en cette matière.

Le troisième texte dont l'élaboration vient de s'achever à la chancellerie porte sur les assurances maritimes.

Le quatrième, qui va être mis en chantier dès la semaine prochaine par la même commission siégeant à la chancellerie, portera sur les événements de mer : avaries, abordage et assistance en mer.

Enfin, une cinquième étape concernera le statut du capitaine et celui des professions portuaires.

La dernière tranche de travaux, qui est seulement envisagée, tend à élaborer des textes particuliers concernant la navigation de plaisance ; mais là nous sortons un peu des préoccupations fondamentales qui sont aujourd'hui celles du Sénat.

En ce qui concerne le texte qui vous est présenté aujourd'hui, qui s'inscrit donc comme la première étape d'un plan d'ensemble, je me bornerai à indiquer qu'il a quatre objectifs fondamentaux :

Le premier, c'est le rajeunissement des textes du code de commerce, qui sont particulièrement dépassés et qui sont véritablement une survivance du temps de la marine à voile. Il faut les adapter aux structures économiques modernes et votre rapporteur a largement souligné cette nécessité.

Le deuxième objectif vise à rapprocher les dispositions législatives françaises de celles des conventions internationales intervenues en matière de droit maritime et qui ont été ratifiées par la France, notamment celle de Bruxelles du 25 août 1924, pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance ; il y avait là des lacunes extrêmement graves qu'il était également important de combler.

Le troisième objectif, vise à traiter pour la première fois dans des textes législatifs de la réglementation du transport de passagers par mer. Paradoxalement, celui-ci ne faisait pas l'objet de textes particuliers. Dans ce domaine également, il convenait de prévoir des dispositions législatives et réglementaires inspirées de celles des conventions internationales, notamment la conven-

tion du 29 avril 1961 pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passager par mer.

Enfin, l'objet principal, qui donne sa forme au texte, c'est la restauration de l'unité du contrat de transport maritime. Il était en effet indispensable de tirer toutes les conséquences d'une jurisprudence que la Cour de cassation a constamment admise pour que les différentes phases du transport de marchandises soient soumises au droit maritime.

C'est ainsi que nous avons été amenés, dans ce projet de loi, à réglementer les entreprises de manutention. Il est proposé de soumettre les manutentionnaires à une responsabilité dont les règles sont calquées sur celles qui sont applicables au transporteur maritime. A cet égard la commission et son rapporteur ont proposé un amendement qui va dans ce sens.

Telles sont les perspectives d'ensemble de cette première étape de la réforme générale du droit maritime. J'ajoute ici quelques indications sur les conclusions du rapport écrit de M. Yvon, qu'il n'a pas reprises à la tribune, mais qui manifestent ses préoccupations concernant l'avenir de la marine marchande.

Dans cette affaire, le Gouvernement partage les inquiétudes qui se sont déjà exprimées dans le rapport sur le V<sup>e</sup> Plan. Incontestablement, il est urgent de prendre des mesures et je rappelle que, lors de la discussion du budget de 1966, le Gouvernement en a présenté un certain nombre tendant à adapter les capacités de la flotte française aux besoins du pays et à maintenir la présence de notre pavillon sur les mers. C'était la préoccupation qu'avait exprimée M. Yvon en conclusion de son rapport au Sénat.

Ces différentes dispositions visaient essentiellement à alléger les charges d'exploitation sous pavillon français, notamment par la suppression de la taxe sur les contrats d'assurance maritime, et à faciliter le crédit aux entreprises d'armement et de commerce ; c'est ainsi que, pour favoriser leurs investissements, a été instituée une prime de modernisation en faveur des cargos de ligne dans la limite de 12 p. 100 du coût des navires ; de la même manière a été prise la décision d'affecter les crédits de recherche et de développement à l'adaptation des bâtiments aux conditions nouvelles du progrès technique.

Ces mesures d'ordre économique et financier font partie du plan de réforme générale de la marine marchande, dont le projet de loi qui nous est présenté aujourd'hui n'est, je le répète, que le premier élément d'une réforme d'ensemble sur le plan juridique.

**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.

Je donne lecture de l'article 1<sup>er</sup> du projet de loi :

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

**M. le président.**

TITRE I<sup>er</sup>

Affrètement du navire.

CHAPITRE I<sup>er</sup>

Règles générales.

« Art. 1<sup>er</sup>. — Par le contrat d'affrètement, le frèteur s'engage moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur.

« Les conditions et les effets de l'affrètement sont définis par les parties au contrat et, à défaut, par les dispositions du présent titre et celles du décret pris pour son application ».

Personne ne demande la parole ?...

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

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

[Articles 2 à 42.]

**M. le président.** « Art. 2. — Le frèteur a un privilège sur les marchandises pour le paiement de son fret. » — (Adopté.)

« Art. 3. — En matière internationale, le contrat d'affrètement est régi par la loi du pavillon du navire, sauf convention contraire des parties. » — (Adopté.)

« Art. 4. — La prescription des actions nées du contrat d'affrètement est d'un an. Elle est interrompue ou suspendue et produit ses effets conformément au droit commun. » — (Adopté.)

CHAPITRE II

Affrètement au voyage.

« Art. 5. — Par l'affrètement au voyage, le frèteur met, en tout ou en partie, un navire à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages. » — (Adopté.)

« Art. 6. — Le frêteur est responsable des marchandises reçues à bord par le capitaine dans les limites prévues à la charte-partie.

« Il se libère de cette responsabilité en établissant soit qu'il a satisfait à ses obligations de frêteur précisées par décret, soit que les dommages ne tiennent pas à un manquement à ces obligations, soit que le dommage est dû à la faute nautique du capitaine ou de ses préposés. » — (Adopté.)

### CHAPITRE III

#### Affrètement à temps.

« Art. 7. — Par le contrat d'affrètement à temps, le frêteur s'engage à mettre un navire armé à la disposition de l'affrêteur pour un temps défini. » — (Adopté.)

« Art. 8. — Le frêteur est responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à manquement à ses obligations de frêteur précisées par décret.

« Il n'est cependant pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés. » — (Adopté.)

« Art. 9. — L'affrêteur est responsable des dommages causés au navire du fait de son exploitation commerciale. » — (Adopté.)

### CHAPITRE IV

#### Affrètement « coque nue ».

« Art. 10. — Par l'affrètement « coque nue », le frêteur s'engage contre paiement d'un loyer à mettre, pour un temps défini, à la disposition d'un affrêteur, un navire déterminé, sans armement ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets. » — (Adopté.)

« Art. 11. — L'affrêteur garantit le frêteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire. » — (Adopté.)

### CHAPITRE V

#### Sous-affrètements.

« Art. 12. — L'affrêteur peut sous-fréter le navire ou l'utiliser à des transports sous connaissance. » — (Adopté.)

« Art. 13. — Le sous-affrètement laisse l'affrêteur tenu envers le frêteur des obligations résultant du contrat d'affrètement. » — (Adopté.)

« Art. 14. — Le frêteur, dans la mesure de ce qui lui est dû par l'affrêteur peut agir contre le sous-affrêteur en paiement du fret encore dû par celui-ci.

« Le sous-affrètement n'établit pas d'autres relations directes entre le frêteur et le sous-affrêteur. » — (Adopté.)

## TITRE II

### Transport de marchandises.

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

##### Règles générales.

« Art. 15. — Par le contrat de transport maritime, le chargeur s'engage à payer un fret déterminé et le transporteur à acheminer une marchandise déterminée, d'un port à un autre. Les dispositions du présent titre s'appliquent depuis la prise en charge jusqu'à la livraison. » — (Adopté.)

« Art. 16. — Le présent titre est applicable aux transports, effectués au départ ou à destination d'un port français, qui ne sont pas soumis à une convention internationale à laquelle la France est partie, et en tout cas aux opérations de transport qui sont hors du champ d'application d'une telle convention.

« Les diligences extrajudiciaires, les mesures conservatoires et les mesures d'exécution sur la marchandise sont régies par la loi du lieu où elles doivent être effectuées.

« La prescription de l'action en justice est régie par la loi du tribunal devant lequel l'action est portée. » — (Adopté.)

« Art. 17. — Les dispositions du présent titre s'appliquent :  
« 1° Entre tous les intéressés au transport, en l'absence de charte-partie ;

« 2° Dans les rapports du transporteur et des tiers porteurs, aux connaissements émis en exécution d'une charte-partie. » — (Adopté.)

#### CHAPITRE II

##### Le connaissement.

« Art. 18. — Le transporteur ou son représentant doit, sur la demande du chargeur, lui délivrer un connaissement. » — (Adopté.)

« Art. 19. — Le chargeur est garant de l'exactitude des mentions relatives à la marchandise inscrite sur ses déclarations au connaissement.

« Toute inexactitude commise par lui engage sa responsabilité à l'égard du transporteur.

« Celui-ci ne peut s'en prévaloir qu'à l'égard du chargeur. » — (Adopté.)

« Art. 20. — Toutes lettres ou conventions par lesquelles le chargeur s'engage à dédommager le transporteur lorsque celui-ci ou son représentant a consenti à délivrer un connaissement sans réserves sont nulles et sans effet à l'égard des tiers ; mais ceux-ci peuvent s'en prévaloir à l'encontre du chargeur.

« Si la réserve volontairement omise concerne un défaut de la marchandise dont le transporteur avait ou devait avoir connaissance lors de la signature du connaissement, il ne pourra pas se prévaloir de ce défaut pour éluder sa responsabilité et ne bénéficiera pas de la limitation de responsabilité prévue par l'article 28 ci-dessous. » — (Adopté.)

### CHAPITRE III

#### Exécution du contrat.

« Art. 21. — Nonobstant toute stipulation contraire, le transporteur sera tenu, avant et au début du voyage, de faire diligence pour :

« a) Mettre le navire en état de navigabilité, compte tenu du voyage qu'il doit effectuer et des marchandises qu'il doit transporter ;

« b) Convenablement armer, équiper et approvisionner le navire ;

« c) Approprier et mettre en bon état toutes parties du navire où les marchandises doivent être chargées. » — (Adopté.)

« Art. 22. — Sauf dans le petit cabotage, le transporteur commet une faute si, en l'absence de consentement du chargeur mentionné sur le connaissement ou de dispositions réglementaires qui l'imposent, il arrime la marchandise sur le pont du navire. » — (Adopté.)

« Art. 23. — Le capitaine est préféré, pour son fret, sur les marchandises de son chargement, pendant la quinzaine après leur délivrance si elles n'ont passé en mains tierces. » — (Adopté.)

« Art. 24. — En cas de faillite ou d'admission au règlement judiciaire des chargeurs ou réclamateurs avant l'expiration de la quinzaine, le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret et des avaries qui lui sont dues. » — (Adopté.)

« Art. 25. — Le chargeur est responsable des dommages causés au navire ou aux autres marchandises par sa faute ou par le vice propre de sa marchandise. » — (Adopté.)

« Art. 26. — Toutes actions contre le chargeur ou le destinataire sont prescrites par un an. » — (Adopté.)

### CHAPITRE IV

#### Responsabilité du transporteur.

« Art. 27. — Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il ne prouve que ces pertes ou dommages proviennent :

« a) De l'innavigabilité du navire sauf au transporteur à établir qu'il a satisfait aux obligations énoncées à l'article 21 ci-dessus ;

« b) Des fautes nautiques du capitaine, du pilote ou d'autres préposés du transporteur ;

« c) D'un incendie ;

« d) Des faits constituant un événement non imputable au transporteur ;

« e) De grèves ou lock-out ou d'arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

« f) Du vice propre de la marchandise ou de freintes de route dans la mesure des tolérances d'usage au port de destination ;

« g) Des fautes du chargeur, notamment dans l'emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;

« h) De vices cachés du navire échappant à un examen vigilant ;

« i) D'un acte ou d'une tentative de sauvetage de vies ou de biens en mer ou de détournement à cette fin ;

« Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que la faute prévue à la lettre b ci-dessus. » — (Adopté.)

« Art. 28. — La responsabilité du transporteur ne peut dépasser pour les pertes ou dommages subis par les marchandises, et par colis ou par unité, une somme dont le montant sera fixé par décret.

« Il n'en est autrement que :

« a) En cas de dol du transporteur ;

« b) En cas de déclaration de valeur par le chargeur, insérée dans le connaissement et acceptée par le transporteur. Pareille déclaration fera foi à l'égard du transporteur, sauf preuve contraire de sa part. » — (Adopté.)

« Art. 29. — Est nulle et de nul effet toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

« a) De soustraire le transporteur à la responsabilité définie à l'article 27 ;

« b) Ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte de la présente loi ;

« c) Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 28 ;

« d) Ou de céder au transporteur le bénéfice d'une assurance de la marchandise. » — (Adopté.)

« Art. 30. — Par dérogation à l'article précédent, toutes clauses relatives à la responsabilité ou à la répartition sont autorisées dans les transports d'animaux vivants et dans les transports de marchandises chargées sur le pont conformément à l'article 22. » — (Adopté.)

« Art. 31. — Lorsque le chargeur a fait une déclaration sciemment inexacte de la nature ou de la valeur des marchandises, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les pertes ou dommages survenus à ces marchandises. » — (Adopté.)

« Art. 32. — Toutes actions contre le transporteur à raison de pertes ou dommages se prescrivent par un an.

« Les actions récursoires peuvent être intentées, même après le délai d'un an ci-dessus, pendant trois mois à compter du jour de l'exercice de l'action contre le garanti ou du jour où celui-ci aura à l'amiable réglé la réclamation. » — (Adopté.)

### TITRE III

#### Transports de passagers.

« Art. 33. — Les dispositions du présent titre ne peuvent pas être écartées au préjudice des passagers. » — (Adopté.)

#### CHAPITRE I<sup>er</sup>

##### Contrat de passage.

« Art. 34. — Par le contrat de passage, l'armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage. Ces obligations sont constatées dans le billet de passage.

« Les dispositions du chapitre II du présent titre ne s'appliquent ni au transport bénévole, ni aux passagers clandestins.

« Elles s'appliquent aux transports gratuits effectués par une entreprise de transports maritimes. » — (Adopté.)

« Art. 35. — Sur les navires de moins de 10 tonneaux de jauge brute et sur les bâtiments qui effectuent des services portuaires ou des services réguliers à l'intérieur de zones délimitées par l'autorité maritime, le billet est remplacé par un ticket qui indique le nom du transporteur et le service effectué. » — (Adopté.)

#### CHAPITRE II

##### Responsabilité du transporteur.

« Art. 36. — Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers. » — (Adopté.)

« Art. 37. — L'accident corporel survenu en cours de voyage ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escales, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par l'article précédent ou qu'une faute a été commise par lui-même ou un de ses préposés. » — (Adopté.)

« Art. 38. — Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés. » — (Adopté.)

« Art. 39. — Le transporteur est responsable des dommages dus au retard qui tient à l'inobservation de l'article 36 ou à la faute commerciale de ses préposés. » — (Adopté.)

« Art. 40. — La réparation est due par le transporteur dans les limites établies par décret.

« Ces limites ne s'appliquent pas en cas de dol ou de faute inexcusable du transporteur. Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable. » — (Adopté.)

« Art. 41. — L'action en responsabilité se prescrit par deux ans. » — (Adopté.)

« Art. 42. — Toute action en responsabilité, à quelque titre que ce soit, ne peut être exercée que dans les conditions et limites du présent chapitre. » — (Adopté.)

[Article 43.]

#### CHAPITRE III

##### Bagages.

**M. le président.** « Art. 43. — Le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme enregistrés dans les limites établies par décret. »

**M. Joseph Yvon, rapporteur.** Je demande la parole.

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

**M. Joseph Yvon, rapporteur.** Monsieur le président, j'ai indiqué dans mon rapport à la tribune que la commission aurait souhaité avoir, au sujet de cet article 43, une définition exacte du véhicule de tourisme.

Cet article prévoit en effet que « le transporteur est responsable des bagages et véhicules de tourisme enregistrés dans les limites établies par décret ». Doit-on considérer comme véhicule de tourisme celui qui est ainsi défini par le service des mines ou bien le véhicule commercial qui est embarqué pour le compte d'un passager qui l'utilisera, par exemple au cours d'une croisière, à des fins touristiques ? Ce sera le cas d'une camionnette qui peut, au prix de certains aménagements, servir pour un voyage d'agrément.

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Je demande la parole.

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

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Monsieur le président, je puis rassurer M. le rapporteur et à travers lui votre assemblée, car en ce qui concerne la définition du véhicule de tourisme je pense qu'on peut se rallier à l'interprétation donnée constamment par la jurisprudence, notamment par le tribunal des conflits qui, à propos de l'application de la loi du 31 décembre 1957 sur la responsabilité des accidents causés par les véhicules administratifs, a rappelé combien était large l'interprétation donnée par ces juridictions du mot « véhicule ». La jurisprudence qui est constante s'inspire du critère de destination ; elle ne pourrait manquer de donner une interprétation large du terme véhicule de tourisme et par conséquent de considérer comme tels les caravanes et les camionnettes, qui sont utilisées par un passager à des fins touristiques. Sur ce point, je pense que sans qu'il soit nécessaire d'ajouter de précision complémentaire au texte de la loi, je puis vous rassurer complètement sur son interprétation.

**M. le président.** Je pense, monsieur le rapporteur, que vous avez satisfaction.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 43.

(L'article 43 est adopté.)

[Articles 44 à 48.]

**M. le président.** « Art. 44. — Le transporteur est responsable des effets personnels et des bagages de cabine s'il est établi que la perte ou l'avarie est due à sa faute ou à celle de ses préposés.

« Pour chaque passager, la réparation due par le transporteur ne peut excéder, sauf dol ou faute inexcusable, la somme dont le montant est fixé par décret.

« Toute limitation de responsabilité est supprimée pour les biens précieux déposés par le passager entre les mains du capitaine ou du commissaire de bord. » — (Adopté.)

« Art. 45. — Les créances du transporteur nées à l'occasion du contrat de passage sont privilégiées sur le prix provenant de la vente des bagages et véhicules de tourisme enregistrés. » — (Adopté.)

« Art. 46. — Les actions nées à l'occasion des transports de bagages se prescrivent par un an. » — (Adopté.)

CHAPITRE IV

Organisateurs de croisières maritimes.

« Art. 47. — Les organisateurs de croisières maritimes doivent délivrer à chaque passager ou groupe de passagers, sous peine de nullité du contrat, un titre de croisière.

« Seul le passager peut faire valoir cette nullité. » — (Adopté.)

« Art. 48. — Le manquement à l'une des obligations inscrites au titre de croisière engage la responsabilité de l'organisateur de croisières, sauf si celui-ci établit qu'il s'agit de l'exécution du contrat de transport proprement dit. » — (Adopté.)

[Article 49.]

**M. le président.** « Art. 49. — L'organisateur de croisière est personnellement responsable des dommages survenus aux passagers ou à leurs bagages.

« Si le dommage résulte de l'exécution du contrat de transport maritime, l'organisateur de croisière est responsable dans les conditions et les limites des articles 37 à 44. »

Par amendement n° 1, M. Joseph Yvon, au nom de la commission des affaires économiques, propose, au début du premier alinéa de cet article et au deuxième alinéa, au lieu de : « croisière », de lire : « croisières ».

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Joseph Yvon, rapporteur.** Il est vraiment dommage d'avoir à présenter un amendement pour corriger une faute de syntaxe. Je regrette que l'Assemblée nationale, qui a oublié de mettre au pluriel le mot « croisières », n'ait pas fait paraître un *erratum* qui nous aurait dispensé de présenter un amendement. C'est vraiment aller un peu loin que d'avoir à corriger par voie d'amendement des fautes d'orthographe ou d'impression. Bref, je suis persuadé qu'un tel amendement ne soulèvera aucune opposition.

**M. le président.** C'est, en effet, un amendement de forme. Quel est l'avis du Gouvernement ?

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Le Gouvernement ne peut que suivre le Sénat dans sa défense de la langue française. (Sourires.)

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

Je mets aux voix l'amendement n° 1.

(L'amendement est adopté.)

**M. le président.** Personne ne demande plus la parole sur l'article 49 ?...

Je le mets aux voix, avec la rectification qui résulte de l'adoption de l'amendement n° 1.

(L'article 49, ainsi modifié, est adopté.)

[Articles 50 à 54.]

TITRE IV

Entreprises de manutention.

**M. le président.** « Art. 50. — L'entrepreneur de manutention est chargé de toutes les opérations qui réalisent la mise à bord et le débarquement des marchandises, y compris les opérations de mise et de reprise sous hangar et sur terre-plein, qui en sont le préalable ou la suite nécessaire. » — (Adopté.)

« Art. 51. — En dehors des opérations visées à l'article précédent, l'entrepreneur de manutention peut éventuellement être appelé à accomplir pour le compte du navire, du chargeur ou du réceptionnaire, d'autres opérations définies par décret. » — (Adopté.)

« Art. 52. — L'entrepreneur de manutention opère pour le compte de celui qui aura requis ses services, et sa responsabilité n'est engagée qu'envers celui-ci qui seul a une action contre lui. » — (Adopté.)

« Art. 53. — Quel que soit celui pour le compte de qui l'entrepreneur manipule, reçoit ou garde la marchandise, sa responsabilité est engagée dans les conditions et limites fixées ci-dessous :

« a) Lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 50, il est responsable des dommages qui lui sont imputables ;

« b) Lorsqu'il accomplit les opérations visées à l'article 51, il est présumé avoir reçu la marchandise telle qu'elle a été déclarée par le déposant.

« Il répond des dommages subis par la marchandise, sauf s'ils proviennent :

« 1° D'un incendie ;

« 2° De faits constituant un événement non imputable à l'entrepreneur ;

« 3° De grève, lock-out ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

« 4° D'une faute du chargeur, notamment dans le mauvais emballage, le conditionnement ou le marquage des marchandises ;

« 5° Du vice propre de la marchandise.

« Le demandeur pourra néanmoins, dans ces cas, faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute de l'entrepreneur ou de ses préposés. » — (Adopté.)

« Art. 54. — La responsabilité de l'entrepreneur de manutention ne peut en aucun cas dépasser la somme fixée par les décrets visés aux articles 28 et 43 à moins d'une déclaration de valeur qui lui aura été notifiée. » — (Adopté.)

[Article 54 bis.]

**M. le président.** M. Joseph Yvon propose, par un amendement n° 2 présenté au nom de la commission des affaires économiques, d'insérer après l'article 54 un article additionnel 54 bis, ainsi rédigé :

« Est nulle à l'égard du chargeur, du réceptionnaire ou de leurs ayants droit, toute clause ayant directement ou indirectement pour objet ou pour effet :

« a) De soustraire l'entrepreneur de manutention à la responsabilité définie à l'article 53 ;

« b) Ou de renverser le fardeau de la preuve qui lui incombe tel qu'il résulte de la présente loi ;

« c) Ou de limiter sa responsabilité à une somme inférieure à celle fixée en application de l'article 54 ;

« d) Ou de céder à l'entrepreneur de manutention le bénéfice d'une assurance de la marchandise. »

La parole est à M. le rapporteur.

**M. Joseph Yvon, rapporteur.** Je me suis expliqué tout à l'heure, à la fin de mon rapport oral, sur la portée de cet amendement, qui tend à insérer dans le projet de loi un article additionnel. Ce texte reprend exactement et fidèlement les dispositions d'un article précédent, qui doit porter le n° 29, sur la responsabilité du transporteur et sur les conditions dans lesquelles il est interdit à celui-ci de se dégager par une clause quelconque de toute responsabilité. Il n'y a aucune raison de traiter le manutentionnaire par préférence au transporteur et c'est pourquoi votre commission vous demande de bien vouloir voter ce texte.

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

**M. Roland Nungesser, secrétaire d'Etat.** Je suis très heureux, pour terminer ce débat, d'avoir encore une fois à approuver une initiative prise par la commission et par le rapporteur car l'amendement qui nous est proposé s'inscrit parfaitement dans la conception générale du texte que j'ai défendu tout à l'heure et qui tend à assurer l'unité du contrat de transport. Il est quand même anormal que le transporteur, tenu par des dispositions impératives, ne puisse pas s'exonérer de sa responsabilité, alors que le manutentionnaire, bénéficiant des dispositions du titre IV qui n'avaient qu'un caractère supplétif, pouvait, lui, s'en exonérer. Le texte proposé par la commission, qui aligne la responsabilité du manutentionnaire sur celle du transporteur, s'inscrit parfaitement dans l'esprit du projet de loi et c'est très volontiers que le Gouvernement l'accepte.

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

Je mets aux voix l'amendement, accepté par le Gouvernement. (L'amendement est adopté.)

**M. le président.** En conséquence, un article 54 bis est inséré après l'article 54.

[Articles 55 à 59.]

**M. le président.** « Art. 55. — Toutes actions contre l'entrepreneur de manutention sont prescrites dans les conditions des articles 32 et 46. » — (Adopté.)

« Art. 56. — En matière internationale, les opérations visées au présent titre sont soumises à la loi du port où opère l'entrepreneur. » — (Adopté.)

Dispositions générales.

« Art. 57. — Sont abrogés les articles 229 et 273 à 310 ainsi que l'avant-dernier et le dernier alinéa de l'article 433 du code de commerce et la loi du 2 avril 1936 relative aux transports de marchandises par mer, ainsi que toutes autres dispositions contraires à la présente loi. » — (Adopté.)

« Art. 58. — La présente loi prendra effet trois mois après la publication au *Journal officiel* de la République française

du décret établissant les dispositions réglementaires relatives aux contrats d'affrètement et de transport maritimes.

« Elle régira les contrats conclus postérieurement à cette date ». — (Adopté.)

« Art. 59. — La présente loi est applicable aux territoires d'outre-mer ». — (Adopté.)

Je vais consulter le Sénat sur l'ensemble du projet de loi.

**M. Roger Lachèvre.** Je demande la parole pour explication de vote.

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

**M. Roger Lachèvre.** Monsieur le président, mes chers collègues, je voterai, bien entendu, ce texte, mais les questions maritimes sont si rarement débattues au Parlement que je manquerai à ma vocation dans cette maison si je ne saisissais pas cette occasion de remercier M. le secrétaire d'Etat du souci qu'il a montré tout à l'heure de nous rassurer pleinement, si c'est possible, sur les bonnes intentions du Gouvernement à l'égard de notre marine marchande. Il devait d'ailleurs, je le pense, faire cette réponse à notre collègue M. Yvon, que je félicite bien cordialement de son excellent rapport et de son souci de souligner, outre la portée économique du projet que nous examinons aujourd'hui, la persistance inquiétante des difficultés de notre marine marchande.

C'est là, monsieur le secrétaire d'Etat, que je ne serai plus tout à fait d'accord avec vous. Mon propos vise les difficultés quasi quotidiennes qui viennent altérer l'espoir que nous avons d'un redressement sérieux de nos activités maritimes.

Le problème est à l'ordre du jour depuis des années. Il a été exploré par les ministres successifs au stade de toutes les discussions possible et utiles et la seule solution qui est apparue est celle d'une transformation des méthodes dans la construction navale et de l'organisation du travail sur des bateaux faisant un large appel aux techniques d'automatisation, déjà si largement employées dans les industries terrestres.

Le Gouvernement s'est engagé dans cette voie-là. Sous l'impulsion d'un homme qui a fait place Fontenoy ce que personne n'avait fait avant lui, des crédits substantiels ont été votés depuis trois ans par le Parlement pour aider les armateurs à entrer résolument dans la passe en deçà de laquelle il n'y a sans doute point de salut pour notre flotte de commerce.

Où en sommes-nous aujourd'hui ? Que voyons-nous ? Les uns derrière les autres des navires ultra-modernes sortent de nos chantiers. Ces navires ont été commandés pour répondre à l'effort souhaité par le Gouvernement. Ils ont été étudiés et construits pour surmonter justement ce handicap dont notre collègue Yvon nous parlait tout à l'heure et qui sépare si fâcheusement le prix d'exploitation des navires français de leurs concurrents étrangers. Ils ont été prévus, en un mot, pour fonctionner avec un équipage plus réduit.

Or, vous le voyez vous-même dans la presse, chaque mise en service d'un navire de ce type est une source de conflit en France. Le meilleur prototype de ce que sera la flotte française de demain a manqué récemment son voyage inaugural et est restée pendant des semaines désarmée au Havre. Ce qui aurait dû être une manifestation de fierté partagée entre l'armateur et l'équipage s'est effacé dans une querelle menée par des organisations professionnelles irresponsables pour savoir si à un travail qui n'existait plus à bord il convenait ou non d'affecter encore un préposé.

Plus récemment encore, nous avons vu se développer à Marseille et triompher sans aucune peine une manifestation du même genre qui va faire rapidement tache d'huile si le ministre responsable et tuteur de la marine marchande ne réalise pas que l'exemple regrettable qui vient d'être donné par une compagnie d'économie mixte, dont le déficit est couvert par l'Etat, va

à l'encontre de la politique de redressement dans laquelle nous nous sommes engagés. Quel ministre et quelle autorité ira dire demain aux armateurs français : « Faites des bateaux modernes, capables de gagner le marché international », si en même temps la même volonté de persuasion n'est pas employée auprès des équipages dont certains apparaissent aujourd'hui — j'ai le chagrin de le dire — comme les plus conservateurs du monde.

**M. Léon David.** Les marins et les ouvriers luttent pour leur pain et contre les licenciements.

**M. Roger Lachèvre.** Ainsi se sont battus, à une certaine époque, les tenants de la marine à voile qui, pour ne rien changer aux méthodes, voyaient partout des bateaux à vapeur en panne au milieu des océans.

**M. Antoine Courrière.** Comment pouvez-vous dire cela ! Il y a un problème social pourtant.

**M. Roger Lachèvre.** Ainsi se sont battus et un peu ridiculisés les pilotes d'un certain canal qu'aucun bateau ne devait plus franchir à compter de leur départ.

La vérité c'est que la marine marchande de demain, faite de grands navires spécialisés, hautement automatisée, avec des équipages réduits, est en marche et que des navires battant pavillon étranger et déjà dotés de toutes ces améliorations accostent journellement dans nos ports. La vérité c'est que la part du pavillon français dans nos exportations est ridicule.

Survivront demain les pavillons qui auront compris les premiers que l'immense transformation technique qui est en cours est irréversible. Les autres disparaîtront. C'est parce que je souhaite de tout mon cœur — vous savez ce que j'ai fait dans cette assemblée depuis des années — que le pavillon français ne disparaisse pas que j'avais le devoir de faire cet appel. Je souhaite qu'il soit entendu, et d'abord de nos marins dont l'avenir est aussi en cause. (*Mouvements divers à gauche et à l'extrême gauche.*)

**M. Antoine Courrière.** Vous insultez les marins !

**M. Roger Lachèvre.** Je n'insulte personne, monsieur Courrière.

**M. Louis Namy.** Tout juste !

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

Je mets aux voix l'ensemble du projet de loi.

(*Le projet de loi est adopté.*)

— 9 —

#### 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 1<sup>er</sup> juin, à quinze heures :

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant réforme de l'adoption. [N<sup>os</sup> 92 et 134 (1965-1966). —

M. Léon Jozeau-Marigné, 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.*)

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

**Propositions de la conférence des présidents.**

La conférence des présidents a fixé comme suit l'ordre des prochains travaux du Sénat :

A. — Mercredi 1<sup>er</sup> juin 1966, à quinze heures et, éventuellement, le soir.

Ordre du jour prioritaire :

Discussion du projet de loi (n° 92, session 1965-1966), adopté par l'Assemblée nationale, portant réforme de l'adoption.

B. — Jeudi 2 juin 1966, à quinze heures.

Ordre du jour prioritaire :

1° Discussion, en nouvelle lecture, du projet de loi portant amnistie d'infractions contre la sûreté de l'Etat ou commises en relation avec les événements d'Algérie ;

2° Discussion du projet de loi (n° 130, session 1965-1966), adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux mesures de protection et de reconstitution à prendre dans les massifs forestiers particulièrement exposés aux incendies et modifiant diverses dispositions du code forestier ;

3° Discussion du projet de loi (n° 112, session 1965-1966), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à modifier et compléter la loi du 6 mai 1919 relative à la protection des appellations d'origine ;

4° Discussion de la proposition de loi (n° 121, session 1965-1966), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 75 du code civil relatif à la célébration du mariage ;

5° Discussion du projet de loi (n° 124, session 1965-1966), adopté par l'Assemblée nationale, modifiant la loi du 21 avril 1832 et la loi du 19 mars 1934 et relatif aux juridictions compétentes pour la navigation du Rhin ;

6° Discussion du projet de loi (n° 123, session 1965-1966), adopté par l'Assemblée nationale, déterminant en application de la convention franco-germano-luxembourgeoise du 27 octobre 1956 les juridictions compétentes pour la navigation de la Moselle ;

7° Discussion du projet de loi (n° 119, session 1965-1966), adopté par l'Assemblée nationale, étendant aux territoires d'outre-mer l'application des dispositions de l'article 23 du code pénal.

C. — Mardi 7 juin 1966, à quinze heures.

1° Question orale avec débat de M. Adolphe Dutoit à M. le ministre des affaires sociales sur les licenciements d'ouvriers dans le Nord ;

2° Question orale avec débat de M. Jacques Duclos à M. le Premier ministre sur les fraudes électorales dans les départements d'outre-mer et les territoires d'outre-mer ;

3° Questions orales avec débat de M. Marcel Darou et de M. Raymond Bossus à M. le ministre des anciens combattants sur les revendications des anciens combattants et la préparation du budget du ministère des anciens combattants pour 1967, questions dont la conférence des présidents propose au Sénat de prononcer la jonction.

La conférence des présidents a, d'autre part, d'ores et déjà envisagé la date du mardi 28 juin 1966 pour la discussion des questions orales avec débat de M. Antoine Courrière et de M. Jacques Duclos à M. le Premier ministre sur l'enlèvement de M. Ben Barka, questions dont la conférence des présidents propose au Sénat de prononcer la jonction.

**Nomination d'un rapporteur.****AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET PLAN**

M. Brun a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 130, session 1965-1966), adopté par l'Assemblée nationale, relatif aux mesures de protection et de reconstitution à prendre dans les massifs forestiers particulièrement exposés aux incendies et modifiant diverses dispositions du code forestier.

**Nomination de rapporteurs.****AFFAIRES ÉTRANGÈRES, DÉFENSE ET FORCES ARMÉES**

M. Ganeval a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 115, session 1965-1966), adopté par l'Assemblée nationale, portant création du corps militaire du contrôle général des armées.

**Lois**

M. Marcihacy a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 131, session 1965-1966), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'emploi de procédés non manuscrits pour apposer certaines signatures sur les effets de commerce et les chèques.

M. Durafour a été nommé rapporteur du projet de loi (n° 132, session 1965-1966), adopté par l'Assemblée nationale, complétant l'article 98 du code d'administration communale et relatif aux pouvoirs de police conférés aux maires en matière de circulation.

**QUESTION ORALE**

REMISE A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 26 MAI 1966

(Application des articles 76 à 78 du règlement.)

722. — 26 mai 1966. — M. Joseph Raybaud, après avoir pris connaissance des déclarations très récentes de M. le ministre de la jeunesse et des sports, se félicite des sondages qu'il envisage d'effectuer auprès des jeunes Français en vue de recenser notamment les besoins en matière d'équipements sportifs. Il lui demande de bien vouloir lui préciser si il considère que cette consultation pourra aboutir à une rectification des prévisions établies en la matière, tant par le V<sup>e</sup> Plan que par la loi de programme et si des moyens financiers supplémentaires pourront être mis à la disposition des collectivités locales intéressées. Il lui paraît en effet que, compte tenu des difficultés auxquelles se heurtent actuellement lesdites collectivités pour réaliser des projets programmés, les précisions qu'il réclame seraient en effet de nature à éviter des projets trop ambitieux ou des désillusions ultérieures.

**QUESTIONS ÉCRITES**

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 26 MAI 1966

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 ».

5993. — 26 mai 1966. — M. André Maroselli demande à M. le ministre de l'économie et des finances si les remboursements d'intérêts d'emprunts par les sociétés d'exploitation, présentent bien un caractère civil, ne donnant pas lieu à l'exigibilité des impôts commerciaux, et en particulier de la taxe sur les prestations de service de 8,50 p. 100. En effet, la municipalité de Luxeuil-les-Bains confie à une société l'exploitation d'un casino, et à une autre société l'exploitation d'un établissement thermal et d'hôtels. La construction

du casino d'une part, la rénovation et l'aménagement des deux autres établissements d'autre part, ont conduit la ville à contracter des emprunts donnant lieu au paiement par la ville d'intérêts annuels, les sociétés en cause remboursant à la ville tout ou partie des intérêts à la charge de la municipalité, en contrepartie de la concession qui leur est accordée.

**5994.** — 26 mai 1966. — **M. Jean Noury**, rappelant à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** que la loi de finances pour 1963 prévoyait en son article 32 qu'un pécule de 50 F serait alloué aux anciens prisonniers de la guerre 1914-1918 qui en feraient la demande avant le 31 décembre 1963, lui demande de bien vouloir lui faire connaître le nombre des anciens prisonniers qui ont bénéficié de cette disposition quarante-cinq ans après leur retour dans leurs foyers.

**5995.** — 26 mai 1966. — **M. Claudius Delorme** expose à **M. le ministre de l'intérieur** qu'un décret-loi du 30 juin 1934 s'oppose à l'acquisition de droits à pensions dans deux emplois concomitants, qu'ils soient exercés pour le compte d'une même ou de plusieurs collectivités locales. De ce fait les secrétaires de mairie et employés municipaux intercommunaux, ou les secrétaires de mairie à temps partiel, en même temps que secrétaires d'autres groupements intercommunaux (syndicat à vocation multiple, de district, de distribution d'eau, d'électricité, etc.) se voient ainsi privés des mêmes droits que ceux accordés aux secrétaires employés à plein temps. Il attire son attention sur la pénalisation injustifiée qui en résulte pour cette catégorie d'employés municipaux et il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour rétablir leur situation et sous réserve d'un même plafond de versement les mettre à égalité avec leurs collègues.

**5996.** — 26 mai 1966. — **M. Edouard Bonnefous** expose à **M. le ministre des postes et télécommunications** que de nombreuses personnes utilisent maintenant les chèques postaux, en particulier les fonctionnaires d'Etat et communaux qui sont payés par virement. Mais il leur arrive parfois des ennuis lorsque, par erreur, ils tirent des chèques alors que la provision de leur compte n'est pas suffisante; cet ennui leur arrive spécialement lorsque, par exemple, ils ont donné un chèque à un fournisseur qui ne le fait pas encaisser immédiatement ou lorsqu'ils ont oublié un prélèvement d'office (O. R. T. F., téléphone, etc.). Il lui demande si, pour ces personnes qui sont manifestement de bonne foi, l'administration des postes doit aviser obligatoirement les titulaires du compte qu'elle n'a pu honorer leur chèque et automatiquement leur donner quatre jours pour compléter la provision avant de retourner le chèque au bénéficiaire, et surtout avant de prévenir le parquet.

**5997.** — 26 mai 1966. — **M. Edouard Bonnefous** expose à **M. le ministre de l'équipement** que l'article 217 du code des douanes prévoit la « francisation » de tous les navires prenant la mer; cette francisation est même obligatoire pour les bateaux légers transportés à l'étranger. L'article 34 du règlement particulier sur la navigation maritime de l'administration des douanes (p. 26) dit que les bateaux en caoutchouc permettant le transport d'au moins trois personnes ne peuvent être « francisés » s'ils n'ont pas de moteur d'au moins 5 CV, même s'ils possèdent un dispositif permettant de l'installer. Il lui demande: 1° si ces bateaux peuvent cependant être sortis de France sans difficulté, pour les vacances par exemple; 2° ce qu'il en adviendra si les propriétaires achètent un moteur à l'étranger pour l'adapter à leur bateau.

**5998.** — 26 mai 1966. — **M. Edouard Bonnefous** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que les syndicats de communes sont administrés par un comité dont peuvent faire partie les conseillers généraux. Il lui demande si un conseiller général, membre du comité et également maire d'une des communes du syndicat, peut disposer de deux voix lorsque le conseil municipal de sa commune l'a délégué au sein du comité du syndicat intercommunal.

**5999.** — 26 mai 1966. — **M. Jacques Duclos** expose à **M. le ministre de l'intérieur**: qu'en 1962 le nombre des électeurs inscrits était dans la métropole de 27.579.484 pour 465 députés à élire, la moyenne d'électeurs inscrits par circonscription étant, de ce fait, de 59.310; que, de l'examen des circonscriptions législatives telles qu'elles étaient en 1962, il résulte que, sur 465, il y en avait 20 de moins de 45.000 électeurs inscrits, 59 de moins de 50.000, 97 de moins de 55.000, 163 de 55.000 à 65.000, 67 de plus de 65.000, 42 de plus de 70.000 et 17 de plus de 80.000; que, dans ces conditions, la représentation du peuple à l'Assem-

blée nationale a pour conséquence de pénaliser les populations de centres à forte densité démographique qui sont injustement sous-représentées. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour faire disparaître ou tout au moins atténuer d'aussi choquantes inégalités.

**6000.** — 26 mai 1966. — **M. Etienne Restat** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances**: 1° lesquelles des dispositions de l'article 143-431-25 de l'instruction M-O concernant le service des communes et des établissements publics locaux — le cas a entraînant le refus de paiement et le cas b le sursis de paiement — sont applicables à un règlement d'honoraires d'architecte ne comportant pas en déduction la rémunération versée à un bureau d'études spécialisé directement par l'entrepreneur, qui était tenu de recourir à ce bureau par une clause formelle du cahier des charges, rappelée dans le devis, pour l'étude technique de tous les ouvrages en béton armé, étant précisé, d'une part, que la convention avec l'homme de l'art — qui ne se réfère sur aucun point au décret du 29 septembre 1959 annulé par le Conseil d'Etat — fixe les honoraires de celui-ci au taux maximum autorisé par l'article 4, quatrième alinéa, du décret du 7 février 1949 et, d'autre part, qu'une délibération spéciale du conseil municipal, reproduisant l'essentiel des objections du comptable fondées sur les arguments développés pour le cas a dans l'instruction susvisée, a confirmé le maintien des honoraires de l'architecte aux taux pleins fixés par la convention, délibération régulièrement approuvée en parfaite connaissance de cause par l'autorité de tutelle et qui n'a pas fait l'objet jusqu'ici d'une déclaration de nullité de droit; 2° si l'existence d'une telle délibération n'a pas juridiquement pour effet de faire prendre par le budget communal la responsabilité pécuniaire personnelle de l'opération reportée sur l'ordonnateur du fait que son attention avait été attirée par le receveur municipal dans les conditions prévues à l'article 1003 de l'instruction générale du 20 juin 1859, au cas où le juge des comptes rejeterait pour des motifs d'illégalité la dépense correspondant à la rémunération versée directement par l'entrepreneur au bureau d'études spécialisé.

**6001.** — 26 mai 1966. — **M. Etienne Restat** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances**: 1° à quelle date et par quelle voie a été officiellement notifié aux comptables responsables pécuniairement des paiements irrégulièrement justifiés, l'arrêt du 9 juillet 1964 de la Cour des comptes (3<sup>e</sup> chambre) en vertu duquel ils sont tenus d'exiger une autorisation administrative expresse, indépendante de la délibération du conseil municipal approuvée par l'autorité de tutelle, pour établir la régularité des rémunérations allouées par les collectivités locales au service des ponts et chaussées, cet arrêt étant de nature certainement à entraîner des mises au point pour le passé assez délicates à plusieurs égards; 2° s'il ne serait pas possible d'admettre, pour régulariser les dossiers de paiement de rémunérations afférentes à des concours demandés avant la date de notification de cet arrêt, que la décision administrative expresse jugée indispensable pour justifier ces rémunérations peut être, à titre exceptionnel, prise postérieurement à l'intervention du service des ponts et chaussées, de manière à éviter soit le rejet des dépenses par le juge des comptes et, partant, le reversement des sommes déjà perçues par les bénéficiaires desdites rémunérations, soit les refus de paiement que ne manqueront pas d'opposer désormais tous les comptables en se référant à l'injonction de la Cour des comptes qui ont en jeu leur responsabilité pécuniaire personnelle; 3° de quelle autorité (ministre ou préfet) doit émaner la décision administrative à produire à l'appui de paiement par un département de rémunérations au service des ponts et chaussées pour sa participation à des travaux à l'égard desquels son intervention n'est pas rendue obligatoire par les lois et règlements généraux, c'est-à-dire à des travaux autres que ceux intéressant la voirie départementale; 4° si l'ordonnateur encourt une responsabilité pécuniaire personnelle effective se substituant entièrement à celle du receveur municipal dans le cas où une dépense communale, sur l'irrégularité de laquelle ce dernier a attiré l'attention dudit ordonnateur selon la procédure prévue à l'article 1003 de l'instruction générale sur la comptabilité publique du 20 juin 1859 (décret du 31 mai 1962), a été par la suite rejetée par le juge des comptes, étant rappelé, d'une part, que d'après la réponse à une question écrite du 19 décembre 1962 (*Journal officiel*, débats A. N., du 8 février 1963, p. 2102) l'inscription de la dépense au budget voté par le conseil municipal, l'approbation de l'autorité de tutelle et le mandatement ne couvrent pas l'irrégularité dont la dépense se trouverait par ailleurs entachée, d'autre part, que la responsabilité de l'opération appartient à l'ordonnateur dans les éventualités évoquées à l'article 1003 de l'instruction générale précitée.

**6002.** — 26 mai 1966. — **M. Roger Poudonson** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** les difficultés rencontrées par le département du Pas-de-Calais, notamment en matière de financement des transports scolaires. Au titre de l'année scolaire 1964-1965, le conseil général a été amené à couvrir un déficit de 270.000 F pour permettre la liquidation des dépenses afférentes aux transports de type A et correspondant à la subvention d'Etat prévue en principe à un taux de 65 p. 100. Cette situation entraîne des conséquences d'une grande injustice pour les familles des élèves des classes de l'enseignement privé sous contrat qui remplissent les conditions fixées par les instructions en vigueur pour obtenir la participation de l'Etat de 65 p. 100 et qui, du fait de l'insuffisance des crédits disponibles, sont contraintes à supporter la totalité des frais de transport. Il lui demande donc : 1° les raisons pour lesquelles il n'affecte pas des crédits couvrant effectivement 65 p. 100 des frais de transport scolaire ; 2° s'il n'envisage pas, pour mettre fin à cette situation anormale, qu'à l'intérieur des crédits délégués une donation spéciale soit réservée aux transports scolaires privés subventionnables. Ainsi serait levée l'objection de la limite des crédits disponibles.

**6003.** — 26 mai 1966. — **M. Paul Guillaumot** expose à **M. le ministre des affaires sociales** que la loi n° 61-89 du 25 janvier 1961 prévoit l'introduction, dans le titre II du livre VII du code rural, de l'article 1106-4 stipulant qu'un règlement d'administration publique déterminera les modalités de constitution et de fonctionnement d'un fonds spécial destiné à promouvoir et à développer une action sociale en faveur des assurés les plus défavorisés. Il lui demande quelle est la position du Gouvernement en la matière et s'il compte mettre la réglementation prévue en vigueur dans les jours prochains.

**6004.** — 26 mai 1966. — **M. Victor Golvan** rappelle à **M. le ministre des affaires sociales** que, si les textes prévoient que les maisons de retraite doivent assurer les frais médicaux et pharmaceutiques des personnes âgées dès leur entrée dans ces établissements, ces frais sont compris dans les prix de journée, ce qui a pour conséquence de grever lourdement les prix de revient. Or la presque totalité des pensionnaires qui acquittent tout ou partie de leur prix de pension bénéficiaient avant leur entrée du remboursement des prestations en nature par la sécurité sociale, la caisse des invalides de la marine et de la mutualité sociale agricole ; le fait d'entrer dans une maison de retraite supprime la participation de la sécurité sociale à leurs frais médicaux. Cette situation aboutit à faire supporter par les intéressés et par les collectivités locales des frais dont ils devraient normalement être déchargés. Il lui demande s'il n'y aurait pas lieu d'exiger de la sécurité sociale les 80 p. 100 des frais médicaux et pharmaceutiques, les 20 p. 100 restant dus étant pris en charge par l'établissement.

#### Errata

à la suite du compte rendu intégral des débats  
de la séance du 24 mai 1966.

(Journal officiel du 25 mai 1966, Débats parlementaires, Sénat.)

Page 636, 2<sup>e</sup> colonne, 1<sup>re</sup> ligne :

Au lieu de : « 5886. — M. Bernard Chochoy... », lire : « 5866. — M. Bernard Chochoy... ».

Page 637, 1<sup>re</sup> colonne :

Au lieu de : « 5981. — M. Marcel Legros... », lire : « 5891. — M. Marcel Legros... ».