

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^e

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 0,20 F

SECONDE SESSION ORDINAIRE DE 1969-1970

COMPTE RENDU INTEGRAL — 11^e SEANCE

Séance du Mardi 12 Mai 1970.

SOMMAIRE

PRÉSIDENCE DE M. ANDRÉ MÉRIC

1. — Procès-verbal (p. 345).
2. — Transmission de projets de loi (p. 346).
3. — Transmission d'une proposition de loi (p. 346).
4. — Dépôt d'une proposition de loi (p. 346).
5. — Dépôt de rapports (p. 346).
6. — Questions orales (p. 346).

Date de discussion par le Sénat des options du VI^e Plan :

Question de M. Edouard Bonnefous. — MM. Jacques Limouzy, secrétaire d'Etat aux relations avec le Parlement; Edouard Bonnefous.

Age requis pour être électeur et âge d'éligibilité :

Question de M. Edouard Bonnefous. — MM. André Bord; secrétaire d'Etat à l'intérieur; Edouard Bonnefous.

Frais d'hypothèques à la charge des rapatriés :

Question de M. Louis Gros. — MM. Jacques Limouzy, secrétaire d'Etat; Louis Gros.

Lancement par la Chine d'un satellite spatial :

Question de M. Henri Caillavet. — MM. Jean de Lipkowski, secrétaire d'Etat aux affaires étrangères; Henri Caillavet.

Constructions immobilières sur des zones protégées :

Question de M. André Mignot. — MM. Robert-André Vivien, secrétaire d'Etat au logement; André Mignot, Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement.

7. — Etat des routes et coordination des transports. — Discussion de questions orales avec débat (p. 353).

Discussion générale: MM. François Schleiter, René Tinant, Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement; Robert Bruyneel, Fernand Chatelain, Marcel Boulangé.

Renvoi de la suite de la discussion.

8. — Ordre du jour (p. 365).

PRÉSIDENCE DE M. ANDRÉ MERIC,

vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures cinq minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du mardi 5 mai 1970 a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

TRANSMISSION DE PROJETS DE LOI

M. le président. J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification de la convention consulaire signée le 18 mai 1968 entre la République française et la République socialiste de Roumanie.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 202, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement espagnol, relative à l'entraide judiciaire en matière pénale, signée à Madrid le 9 avril 1969.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 203, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'avenant à la convention générale sur la sécurité sociale, signée le 5 janvier 1950, entre la France et la Yougoslavie, complétée et modifiée par l'avenant du 8 février 1966, et concernant la détermination des droits à l'indemnisation en matière de maladies professionnelles, signé à Belgrade le 13 février 1969.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 204, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires sociales, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord conclu par échange de lettres entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement de la République arabe unie, destiné à éviter la double imposition des revenus provenant de la navigation aérienne, signé au Caire le 5 septembre 1968.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 205, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord conclu entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement du Commonwealth d'Australie en vue d'éviter la double imposition des revenus tirés du transport aérien international, signé à Camberra le 27 mars 1969.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 206, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, relatif à la protection des obtentions végétales.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 207, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires économiques et du Plan. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, portant règlement définitif du budget de 1968.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 208, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à certains personnels du service du déminage du ministère de l'intérieur.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 209, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification du traité sur les principes régissant les activités des Etats en matière d'exploration et d'utilisation de l'espace extra-atmosphérique, y compris la lune et les autres corps célestes, du 27 janvier 1967.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 210, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de la convention entre le Gouvernement de la République française et le Gouvernement espagnol relative au service national des doubles-nationaux, signée à Madrid, le 9 avril 1969.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 211, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

J'ai reçu, transmis par M. le Premier ministre, un projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'approbation de l'accord entre le Gouvernement de la République française et le comité international des poids et mesures, relatif au siège du bureau international des poids et mesures et à ses privilèges et immunités sur le territoire français, du 25 avril 1969.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 212, distribué et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyé à la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 3 —

TRANSMISSION D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. le président de l'Assemblée nationale une proposition de loi, adoptée avec modifications par l'Assemblée nationale en deuxième lecture, tendant à modifier les articles 234, 235 et 307 du code civil, relatifs à la procédure du divorce et de la séparation de corps.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 200, 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.*)

— 4 —

DEPOT D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de MM. Fernand Lefort, Jacques Duclos, Louis Talamoni, Fernand Châtelain, Jacques Eberhard, André Aubry, Louis Namy, Marcel Gargar, Hector Viron, Léon David, Jean Bardol et des membres du groupe communiste et apparenté, une proposition de loi tendant à une plus juste répartition des charges et des ressources entre l'Etat, les départements et les communes et à une réforme démocratique de la fiscalité locale.

La proposition de loi sera imprimée sous le n° 199, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la Nation, sous réserve de la constitution éventuelle d'une commission spéciale dans les conditions prévues par le règlement. (*Assentiment.*)

— 5 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Pierre Broussé un rapport, fait au nom de la commission des affaires économiques et du Plan, sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à faire bénéficier les groupements de marins-

pêcheurs professionnels d'un droit de priorité pour prendre à bail le droit de pêche dans certains étangs du littoral méditerranéen. (N° 4, 1969-1970.)

Le rapport sera imprimé sous le n° 201 et distribué.

J'ai reçu de M. Paul Guillard 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, relatif à certains personnels du service de déminage du ministère de l'intérieur. (N° 209, 1969-1970.)

Le rapport sera imprimé sous le n° 213 et distribué.

— 6 —

QUESTIONS ORALES

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

DATE DE DISCUSSION PAR LE SÉNAT DES OPTIONS DU VI^e PLAN

M. le président. M. Edouard Bonnefous demande à M. le ministre d'Etat chargé des relations avec le Parlement quelle date et quel temps de discussion ont été prévus pour l'examen par le Sénat des options du VI^e Plan, étant donné le calendrier des discussions préliminaires à ce sujet.

En raison de la nécessité d'une étude parlementaire longue et approfondie qui pourrait, au cours de l'examen en commission, se faire en collaboration avec le conseil économique et social, il importe en effet que le Sénat soit rapidement et complètement informé des intentions gouvernementales. (N° 999.)

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

M. Jacques Limouzy, secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je répondrai à M. le sénateur Bonnefous que le projet de loi portant approbation du rapport sur les principales options qui engagent le VI^e Plan viendra en discussion au Sénat le 25 juin prochain, après avoir été discuté par l'Assemblée nationale les 16, 17 et 18 juin.

Le Gouvernement a parfaitement conscience du court délai dont disposera le Sénat pour la discussion en séance publique de ce projet de loi et c'est pour cette raison que, dans le souci d'informer le plus complètement possible votre assemblée, le ministre délégué chargé du Plan et de l'aménagement du territoire est venu, dès le 28 avril dernier, faire un exposé préliminaire devant votre commission des affaires économiques et du Plan, en présence des présidents des trois autres commissions intéressées, et a répondu aux questions du rapporteur général qui a été désigné et des divers commissaires.

Par ailleurs, et contrairement à la procédure qui avait été adoptée pour les autres plans, pour le V^e Plan notamment, le rapport sur les options et ses annexes ont été mis en distribution au Sénat dès le lendemain du jour où le Conseil économique et social en était saisi. C'est dire, par conséquent, que, depuis le 17 avril de cette année, tous les parlementaires, sénateurs et députés, sont en possession de ces documents.

En outre, pour faciliter le travail préparatoire des commissions parlementaires, les principaux rapports des groupes de travail constitués au commissariat général au Plan ont été ou seront communiqués au fur et à mesure de leur approbation définitive.

Le ministre délégué chargé du Plan et de l'aménagement du territoire sera à nouveau entendu par la commission des affaires économiques et du Plan et par les trois autres commissions saisies pour avis aussitôt terminées les délibérations de l'Assemblée nationale.

J'ajoute qu'il ne s'agit, à ce stade de la procédure, que de l'adoption des principales options qui commandent le Plan, lequel viendra en discussion devant l'Assemblée nationale et le Sénat à la session du printemps de 1971.

L'actuel projet de loi, à l'inverse du précédent, c'est-à-dire du projet de loi concernant les options du V^e Plan, vient en discussion hors session budgétaire, en une période où l'ordre du jour de vos assemblées, qu'il s'agisse du Sénat ou de l'Assemblée nationale, est traditionnellement moins chargé qu'en période budgétaire.

Telles sont les précisions que je voulais apporter à M. le sénateur Bonnefous.

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

M. Edouard Bonnefous. Monsieur le secrétaire d'Etat, les dates que vous venez d'annoncer au Sénat pour la discussion des options du Plan correspondent à celles que je connaissais, mais vous ne m'empêchez pas d'être assez inquiet devant les condi-

tions dans lesquelles doit se dérouler le débat. Vous avez rappelé que l'Assemblée nationale devrait discuter de cette question les 16, 17 et 18 juin et le Sénat les 25 et 26 juin.

Je me permets de vous dire que, en dépit des déclarations qui ont pu être faites par M. le ministre devant la commission des affaires économiques et du Plan, le Sénat, en tant que tel, c'est-à-dire en corps, n'en débatera que durant deux jours entiers, un peu plus de huit jours après la discussion devant l'Assemblée nationale, c'est-à-dire qu'il ne lui restera pratiquement qu'une semaine pour prendre connaissance des débats de l'Assemblée et pour en délibérer en commission.

Vous reconnaîtrez que c'est tout de même un délai fort court. Certes, vous nous dites que nous discuterons du Plan l'année prochaine, mais vous savez bien que les options commanderont en fait cet examen de l'an prochain et que, par conséquent, notre avis sur les options nous engagera très formellement.

Par ailleurs, vous êtes optimiste à propos de ce qui s'est passé pour le V^e Plan. Je le suis un peu moins que vous car je dois constater que la discussion du V^e Plan avait permis à l'Assemblée nationale de disposer de trois semaines, du 5 au 26 novembre, et que, si le Sénat n'avait eu que deux jours seulement pour en débattre en séance publique, des délibérations préalables avaient permis de mieux éclairer tous ses membres.

Monsieur le secrétaire d'Etat, nous espérons beaucoup mieux. En effet, on a souvent affirmé que les méthodes de travail parlementaire allaient être complètement renouvelées. Je pensais que la discussion sur le VI^e Plan était une occasion que vous auriez dû saisir pour montrer votre volonté d'y parvenir.

Je voudrais, maintenant, présenter, au sujet de l'examen du Plan, des observations qui intéressent directement notre maison. Le 12 novembre 1965, j'avais déposé une proposition de résolution qui fut sanctionnée par un vote du Sénat lui-même, le 19 décembre 1968, sur rapport favorable de notre collègue, M. Prolot. Elle prévoyait formellement un travail en commun entre le Sénat et le Conseil économique. Je me demande si le moment n'est pas venu, à propos du Plan, d'établir cette collaboration.

L'article 1^{er} de ma proposition de résolution prévoyait que les membres du Conseil économique et social devaient être entendus par les commissions intéressées afin d'exposer, devant elles, l'avis du Conseil sur les projets ou propositions de loi qui lui ont été soumis.

L'article 2 stipulait qu'il était souhaitable de faire venir — ce qui était déjà possible à l'époque, mais l'est plus encore depuis le vote intervenu ici même — un des membres du Conseil économique pour exposer devant notre assemblée l'avis du Conseil sur un projet, une proposition, et à plus forte raison sur le Plan qui intéresse naturellement le Conseil économique et le Sénat en matière de collectivités locales.

Je pense que nous devrions saisir l'occasion actuelle pour qu'une collaboration s'établisse entre le Sénat et le Conseil économique et social, pour que nous ne nous contentions pas de lire un rapport qui nous serait envoyé, mais pour que des délibérations communes puissent avoir lieu. Tel est le vœu que j'exprime et j'espère que le Gouvernement s'emploiera à le satisfaire. (*Applaudissements.*)

AGE REQUIS POUR ÊTRE ÉLECTEUR ET AGE D'ÉLIGIBILITÉ

M. le président. M. Edouard Bonnefous demande à M. le ministre de l'intérieur si, dans la perspective des élections municipales récemment évoquées dans diverses déclarations de différents ministres, il est dans les intentions du Gouvernement de modifier la composition des collèges électoraux par l'abaissement de l'âge du droit de vote et de l'âge d'éligibilité et, dans ces hypothèses, à quelle date le Parlement serait saisi des textes législatifs nécessaires. (N° 1000.)

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

M. André Bord, secrétaire d'Etat à l'intérieur. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, la question posée par M. Edouard Bonnefous soulève deux problèmes relativement distincts.

Celui de l'abaissement de l'âge de l'électorat, fixé actuellement à vingt et un ans, doit tenir compte des termes mêmes du quatrième alinéa de l'article 3 de la Constitution, qui établit un lien juridique entre l'âge de la majorité électorale et celui de la majorité civile. Or une modification des conditions d'âge en matière de pleine capacité civile supposerait évidemment que soient résolus, au préalable, les problèmes complexes qui justifient encore un régime de protection légale jusqu'à l'âge de vingt et un ans.

L'importance des données en cause appelle une étude très approfondie. Aucun projet de loi n'est actuellement en préparation sur ce point.

En ce qui concerne l'éligibilité, il convient d'observer qu'il a toujours été d'usage en droit électoral français d'établir une différence entre l'âge requis pour être électeur et celui qui est exigé pour exercer un mandat électif. La condition d'âge de vingt-trois ans, prévue par l'article L. 44 du code électoral, est d'ailleurs commune à l'élection à l'Assemblée nationale, au conseil général et au conseil municipal.

La suggestion formulée, dont les motivations rejoignent celles de plusieurs propositions de loi, ne soulève toutefois pas les mêmes problèmes. La question est à l'heure actuelle en cours d'examen : si des conclusions positives devaient s'en dégager, un projet de loi serait déposé en temps utile.

M. le président. La parole est à M. Edouard Bonnefous.

M. Edouard Bonnefous. Je remercie M. le secrétaire d'Etat des réponses qu'il vient de nous fournir et qui — vous le remarquerez, mes chers collègues — sont très importantes puisque, si l'une est négative, l'autre peut être positive. Je voudrais faire à ce propos — vous m'en excuserez car, dans le cadre d'une question orale, on doit parler brièvement — les quelques observations de caractère général que justifie l'importance du sujet.

Le Gouvernement nous indique qu'il étudie actuellement un projet de loi qui nous serait soumis. Il est un point que je n'ai pas soulevé dans ma question orale, mais qui intéresse également les sénateurs et tous nos électeurs, c'est le sort que le Gouvernement entend donner à la proposition de M. Peretti, président de l'Assemblée nationale, tendant à modifier certaines dispositions du code électoral portant sur le scrutin municipal lui-même et qui pourrait être reprise sous une forme ou sous une autre. Or, selon des informations parues dans la presse, cette proposition n'est pas restée dans les cartons du Gouvernement, celui-ci procédant à des études à ce sujet.

Pour des questions de cette importance, il serait souhaitable que le Gouvernement abandonne la politique du secret à laquelle il est si attaché. Une assemblée comme la nôtre, et comme l'Assemblée nationale, ne doit pas être placée en présence d'une décision qui pourrait être précipitée, si elle était connue à l'automne seulement pour des élections qui auront lieu au printemps prochain. Il serait indispensable de savoir longtemps à l'avance, d'une part, quel sera le régime municipal qui sera appliqué à ces élections, d'autre part, quel sera, non plus l'âge des électeurs, mais celui des éligibles lors du prochain scrutin.

Des propositions ont été déposées par notre collègue M. J.-B. Mathias concernant l'abaissement à vingt et un ans de l'âge de l'éligibilité des députés, conseillers généraux et conseillers municipaux, l'autre de notre collègue M. Nuninger et ses collègues préconisant l'abaissement à vingt et un ans de l'âge d'éligibilité au conseil municipal. On peut concevoir un abaissement de l'âge des électeurs et de celui des éligibles, mais il faudrait, à mon avis, une étude préalable très sérieuse.

Il faut se convaincre en tout cas que ce n'est pas uniquement une loi qui permettra de modifier un état d'esprit hautement regrettable. Actuellement, ce qui manque à la jeunesse, c'est une formation civique. Or, telles ou telles dispositions législatives ne donneront pas du jour au lendemain une éducation civique à ceux qui seraient ou électeurs ou, à plus forte raison, élus.

Un sondage effectué au moment des élections cantonales a montré l'ignorance profonde du corps électoral français au sujet du rôle des conseillers généraux et des élus en général. Dans des pays voisins de même culture, comme les Etats-Unis d'Amérique, dès l'école, une instruction civique est dispensée qui permet aux jeunes de connaître la constitution américaine, le rôle du président, celui des sénateurs, celui de la Cour suprême et, d'une façon générale, le fonctionnement économique, sociologique et politique du pays. En France, au début de la III^e République, un effort important d'instruction civique a été fait pour former des citoyens. Depuis lors, cet effort a été malheureusement abandonné. Je n'attaque personne, ni aucun Gouvernement, mais je suis obligé de constater que les événements de mai 1968 ont été un des révélateurs du manque d'information civique de la jeunesse, en même temps d'ailleurs que de l'absence de prise de conscience des problèmes qui devraient la préoccuper.

Dans une circulaire signée par M. Guichard lui-même et publiée par le *Bulletin officiel* de l'éducation nationale du 7 mai 1970, on peut lire : « L'éducation ne peut plus se limiter à l'instruction par l'acquisition de connaissances, mais doit comporter à la fois un entraînement à l'activité intellectuelle, manuelle et un apprentissage de la liberté et de la responsabilité. Cer-

taines de ces activités peuvent être l'information culturelle, philosophique, religieuse, économique, sociale, politique et civique. La vie scolaire ne peut pas tendre à isoler le lycéen de la société, condition nécessaire à l'éducation du citoyen. »

Ma première remarque à ce sujet, c'est que, si l'intention en est louable, elle n'est pas très nouvelle puisque le projet Langevin-Wallon proclamait déjà avec insistance, en 1947, l'impérieuse nécessité de mettre fin à la coupure entre l'enseignement et la vie. Je trouve en outre cette déclaration un peu abstraite.

Quels sont d'ailleurs les moyens dont disposent actuellement le ministère et le Gouvernement tout entier pour transformer en réalité cette déclaration d'intention ? Voilà, je crois, qui mériterait un véritable débat au sein de notre assemblée. M. Billecocq, secrétaire d'Etat à l'éducation nationale, déclarait récemment lors d'un congrès de parents d'élèves : « Il est inadmissible que l'on introduise la politique dans les établissements secondaires. » J'en suis bien d'accord, mais l'éducation civique, ce n'est pas de la politique dans le sens où l'entend cette déclaration.

M. Marcel Souquet. Très bien !

M. Edouard Bonnefous. Une réelle formation civique doit avoir pour objectif de pondérer, sinon d'apaiser l'esprit des jeunes. Elle doit non pas revêtir un aspect marginal, ni prendre le visage un peu dérisoire qu'on lui donne aujourd'hui, mais être incluse dans les programmes scolaires et universitaires, en fonction des horaires des enseignants et des éducateurs.

Une saine conception de la formation civique implique une initiation précoce, dès l'école communale, dès le premier cycle. On donnait bien autrefois des cours alternés de morale et d'instruction civique. Autres temps, autres mœurs, direz-vous. Je ne suis pas d'accord. C'est à la base qu'il faut reconsidérer le problème de l'instruction civique afin de faire connaître aux jeunes les rouages essentiels de notre pays, de les imprégner des valeurs de notre civilisation et de notre régime politique.

Cette formation, comment allez-vous la poursuivre ? De quels moyens disposerez-vous ? Il faut la poursuivre à tous les niveaux, à tous les stades de notre enseignement, primaire, secondaire, collèges d'enseignement général, collèges d'enseignement secondaire, établissements secondaires et techniques, enseignement supérieur, facultés, instituts, grandes écoles. Or, que voit-on aujourd'hui ? Non seulement une méconnaissance, une indifférence, je dirai même souvent une hostilité des jeunes à l'encontre des corps constitués, mais aussi une ironie, un mépris pour leur rôle ; d'ailleurs, le Gouvernement n'y échappe pas. Je pense donc qu'il serait essentiel que le Gouvernement, sur ce point, veuille bien nous faire connaître ses intentions.

Si vous vous contentez de nous présenter, après une étude qui pourrait être favorable — elle pourrait l'être, nous avez-vous dit — un projet modifiant l'âge de l'éligibilité sans avoir au préalable souscrit à ces revendications qui me paraissent élémentaires, vous ne rendrez pas service à la nation.

Je me demande également si le passage de tous les jeunes gens à l'armée et le brassage qui en découle ne devraient pas être une occasion d'utiliser systématiquement les compétences de garçons formés aux disciplines juridiques, économiques ou aux sciences politiques pour informer leurs camarades. Nous aimerions, dès à présent, connaître les intentions précises du ministre de la défense nationale à ce sujet. D'une façon générale, voyez-vous, l'apprentissage de la vie civique, comme l'éducation générale d'un enfant, réclame, à la fois, de la rigueur, de l'ouverture et de la persévérance. Elle doit s'exercer au niveau de la cellule scolaire de base pour progresser et s'approfondir.

A l'approche des élections municipales, les questions posées par l'abaissement éventuel de l'âge d'éligibilité électorale nécessitent, à mon avis, un large débat parlementaire, car il ne faudrait surtout pas que des mesures de cette importance soient prises à la hâte et d'une façon improvisée. (*Très bien ! et applaudissements.*)

FRAIS D'HYPOTHÈQUES A LA CHARGE DES RAPATRIÉS

M. le président. M. Louis Gros demande à M. le ministre de la justice s'il estime conforme à l'esprit et au texte de la loi n° 69-992 du 6 novembre 1969 instituant un moratoire en faveur des rapatriés, et notamment aux dispositions des articles 6 et 10 de cette loi, qu'il soit réclamé aux rapatriés des frais importants pour la transcription des mainlevées d'hypothèques ou des nantissements par la conservation des hypothèques ou le registre du commerce, au motif qu'il ne s'agit pas de frais perçus au bénéfice de l'Etat et que ce sont seulement ceux-là qui sont visés par les textes ci-dessus.

Dans le cas contraire, il lui demande s'il ne croit pas devoir prendre des mesures tendant à établir une complète gratuité pour l'accablissement des formalités d'inscription de mainlevée des différentes sûretés et garanties visées par la loi. (N° 1007 — 23 avril 1970.)

(Question transmise à M. le ministre de l'économie et des finances.)

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

M. Jacques Limouzy, secrétaire d'Etat auprès du ministre d'Etat, chargé des relations avec le Parlement. Monsieur le président, mesdames et messieurs les sénateurs, je répondrai à M. le sénateur Louis Gros qu'aux termes de l'article 6, qu'il a évoqué, de la loi du 6 novembre 1969 instituant des mesures de protection juridique en faveur des rapatriés et des personnes dépossédées de leurs biens outre-mer, toutes les sûretés réelles, y compris celles qui sont fournies par un autre que le débiteur, garantissant les obligations prévues à l'article 2 de la même loi, c'est-à-dire les obligations financières contractées auprès d'organismes de crédit ayant passé des conventions avec l'Etat par les bénéficiaires des diverses dispositions législatives mentionnées au même article, cessent de produire effet et que la radiation des inscriptions sur un registre public est opérée à la demande du débiteur sur production d'une attestation délivrée par le créancier et authentifiée en tant que de besoin par un fonctionnaire désigné par le ministre dont relève l'établissement prêteur.

En cas de refus du créancier, je me permets de rappeler à cet égard la législation : l'attestation peut être établie par le ministre intéressé ou son représentant ; la radiation peut également être ordonnée en la forme des référés par le président du tribunal de grande instance ou, en matière commerciale, par le président du tribunal de commerce, le créancier et l'agent judiciaire du Trésor dûment appelés, la juridiction compétente étant celle du domicile du demandeur.

La radiation, ainsi que le précise l'article 6, ne donne lieu à la perception d'aucun droit ou d'aucune taxe au bénéfice de l'Etat. Ce dernier alinéa exonère de tout droit ou taxe au profit de l'Etat les radiations d'inscription définies ci-dessus, mais ne concerne naturellement pas les salaires des conservateurs des hypothèques dus sur les formalités de cette nature qui leur incombent.

En effet, ainsi que vous le savez, ces salaires constituent la contrepartie de la responsabilité personnelle des conservateurs des hypothèques, celle qu'ils assument à l'égard des tiers du fait de l'accomplissement des formalités de publicité foncière. Ils sont donc exigibles à l'occasion des radiations, comme pour toute autre radiation d'ailleurs. Le fait que le paiement de ces salaires soit à la charge des rapatriés n'influe en rien sur leur nature ou leur fondement. Il n'est pas possible, vous le comprenez bien, d'obliger les conservateurs à y renoncer, alors que leur responsabilité personnelle subsiste.

Il convient d'ailleurs d'observer qu'en raison de leur taux dégressif très réduit ces salaires ne constituent, en réalité, qu'une charge très faible : ils sont de 0,25 p. 100 jusqu'à 2.000 francs pour atteindre seulement 0,03 p. 100, c'est-à-dire 3 p. 10.000, au-dessus de 12.000 francs. En définitive, pour une somme de 100.000 francs, ces salaires ne peuvent guère excéder 40 nouveaux francs.

En ce qui concerne la deuxième partie de la question posée par M. le sénateur Gros au sujet des frais de transcription des mainlevées d'hypothèques ou des nantissements sur fonds de commerce opérées par les greffiers de commerce, il paraît également difficile d'imposer la gratuité de ces opérations à ces officiers ministériels qui, précisément parce qu'ils ne sont pas des fonctionnaires, doivent recruter et donc rémunérer le personnel qu'ils emploient. Les droits qui leur sont versés à l'occasion de ces opérations constituent donc à la fois des émoluments et un remboursement de leurs frais de personnel qu'ils doivent encore supporter dans les greffes de commerce puisque, comme vous le savez, la réforme des greffes ne concerne que les greffes des tribunaux civils. Dans ces conditions, les opérations de radiation des nantissements de fonds de commerce ne peuvent être effectuées gratuitement.

Pour ôter à cette réponse ce qu'elle peut avoir d'abrupt ou de trop direct, je me permettrai d'ajouter, sans vouloir interférer sur ce problème, qu'étant parlementaire, j'ai eu la charge, au sein de la commission des lois de l'Assemblée nationale, de faire la synthèse de l'ensemble de ces textes. A cette occasion, nous avions dégagé une sorte de doctrine, qui était la suivante : en aucun cas les conséquences du texte que nous préparions ne devraient rejaillir sur des tiers, c'est-à-dire que nous ne devions pas créer une seconde catégorie, un second mouvement de spoliation à l'égard de personnes qui n'étaient pas engagées. Par conséquent, le texte préparé, qui est celui précisément qui a été repris à peu de chose près par le Gouvernement l'an dernier, a

partir du 22 juin 1969, ne devait pas faire grief à ces tiers. M. Gros trouvera là la raison fondamentale de la réponse que je lui donne aujourd'hui.

Il n'est pas possible de demander aux conservateurs des hypothèques, aux greffiers des tribunaux de commerce de faire le sacrifice d'opérations qui engagent leur responsabilité ; le texte de 1969, bien qu'ayant des conséquences civiles, reste très strictement dans les rapports que peuvent avoir les rapatriés et l'Etat. Le domaine protégé, selon le moratoire qui a été voté et qui concerne le report opéré jusqu'à l'indemnisation, intéresse strictement les rapports entre l'Etat et les rapatriés, parce que chaque fois qu'à propos des prêts de réinstallation, les garanties prévues par ce texte ont pu être données aux organismes prêteurs, c'est en vertu des conventions passées entre l'Etat et ces organismes.

Par conséquent, il est difficile d'aller dans ce domaine jusqu'à dire aux conservateurs des hypothèques, aux greffiers des tribunaux de commerce : « Vous ne percevrez pas de salaire ou vous n'aurez pas vos émoluments à cette occasion ». Ce raisonnement, en ce qui concerne les conservateurs tout au moins, est assez spécieux ; je crois que les problèmes qui sont actuellement débattus par le Gouvernement à ce sujet, les projets qui sont en cours d'élaboration, débordent largement ces questions.

Cela étant dit, je pense que la question que vous avez posée méritait d'être et j'y ai répondu, non pas peut-être tout à fait favorablement, mais en vous donnant l'assurance que, dès qu'il s'agit de rapports avec l'Etat, c'est-à-dire dès qu'il s'agit de taxes ou d'impôts, il n'y avait pas de problème, le texte s'applique totalement, mais que notre interprétation même du texte s'oppose à toute exonération qui serait une exonération à l'égard de particuliers.

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

M. Louis Gros. Monsieur le secrétaire d'Etat, si votre réponse ne me surprend pas, je peux vous affirmer qu'elle ne me satisfait pas. Vous n'apportez rien de bien nouveau dans une affaire dont le Sénat a longuement débattu et qu'il connaît fort bien.

Lorsque, dans cette enceinte comme à l'Assemblée nationale, on a débattu de cette affaire du moratoire, qui a abouti à la loi du 6 novembre, le Gouvernement a justifié dans l'exposé des motifs que c'était en raison de la situation périlleuse et dangereuse des emprunteurs qu'il fallait accorder, jusqu'à la promulgation d'une loi d'indemnisation, un moratoire ; et lorsqu'on en a fixé les conditions il a été entendu que, pour permettre aux rapatriés de retrouver la libre disposition de leur instrument de crédit que représentaient leurs biens, il faudrait supprimer la garantie qui avait été donnée. On avait ajouté que la levée des nantissements et des hypothèques qui avaient été donnés en garantie n'entraînerait aucun frais. Ce n'est peut-être pas ce qui a été écrit dans le texte de loi, mais c'est ce que nous avons voulu. Ce qui a été dit explicitement aussi bien au cours des débats à l'Assemblée nationale qu'au Sénat, c'est que ces mainlevées d'hypothèque et de nantissement ne devaient entraîner aucun frais. Mais personne ne l'a alors précisé dans le texte. C'est un peu notre faute, c'est aussi celle du Gouvernement. On n'a fixé que des taxes minimales — et sur ce point vous avez raison, les taxes sont minimales — en ce qui concerne celles dues au Trésor.

Par contre ce que vous appelez les salaires des conservateurs des hypothèques ou des greffiers des tribunaux de commerce, continueraient à être dus. Ils ne sont pas aussi faibles que vous le croyez. Je tiens à votre disposition les quittances délivrées pour des prêts de l'ordre de 150.000 à 200.000 anciens francs, ce qui était un plafond. La mainlevée de l'hypothèque ou de l'inscription du nantissement s'élève exactement à 30.000 ou 40.000 anciens francs. Il ne s'agit pas de 40 anciens francs.

On a dit aux rapatriés auxquels on a accordé un moratoire qu'ils n'auraient pas de frais pour ces opérations et aujourd'hui on leur demande de payer. Ils sont déçus et ils se tournent alors vers le Gouvernement pour lui dire : pourquoi nous demander de payer ces frais alors que vous nous aviez parlé de gratuité ?

Vous venez de nous dire, monsieur le secrétaire d'Etat, que l'on a voulu éviter, dans la loi, de créer de nouvelles catégories et qu'il ne s'agissait pas de faire avec l'argent des autres des générosités. Vous dites qu'il ne serait pas convenable de demander aux greffiers d'assurer ces frais. Il faut que vous sachiez, en effet, mes chers collègues, que ceux qui tiennent les registres de commerce ne sont pas des fonctionnaires, ils perçoivent des honoraires comme les conservateurs des hypothèques en touchent pour inscrire des hypothèques ou pour transcrire des radiations.

Monsieur le secrétaire d'Etat, je me permets de vous rappeler que dans bien des cas, à propos de professions libérales, la législation sait très bien demander à ceux qui exercent de telles professions de les exercer avec générosité, gratuité et désintéressement au profit de ceux qui le méritent. Je fais appel aux collègues qui ont exercé la profession d'avocat. Je l'ai exercée

moi-même pendant trente-cinq ans. Je me suis glorifié d'avoir servi l'assistance judiciaire à mes frais pendant des années pour des centaines de dossiers et d'avoir cru que j'accomplissais au profit de la collectivité un devoir.

N'était-il pas possible à l'Etat de demander aux greffiers qui tiennent les registres de commerce et aux conservateurs des hypothèques de prononcer les radiations et de les transcrire sur les registres dans les mêmes conditions où il est procédé pour l'assistance judiciaire lorsqu'il s'agit de rapatriés ? C'était parfaitement possible ; nous l'avions cru ici. Vous nous dites aujourd'hui que ce n'est pas possible.

Je reconnais que dans le texte que nous avons voté, il était dit que les rapatriés seraient dispensés des taxes au profit de l'Etat. Que les greffiers ou les conservateurs des hypothèques demandent aujourd'hui des honoraires, ils sont fondés à le faire. Mais c'est en fonction de cette situation que ma question, monsieur le secrétaire d'Etat, comportait un deuxième paragraphe dans lequel je vous disais : Ne considérez-vous pas qu'il y a peut-être une lacune dans une législation faite un peu hâtivement ? Appelez-vous dans quelles conditions fut votée la loi du 6 novembre. Ne conviendrait-il pas d'y apporter des modifications ?

Vous nous dites : non ; vous trouvez qu'en l'état, c'est bien. J'en prends acte. Les rapatriés bénéficiaires de la loi du 6 novembre qui nous écoutent ou qui liront demain votre réponse au *Journal officiel* n'en seront pas satisfaits. Je n'y peux rien, mais je regrette que le Gouvernement ne puisse apporter à cette question une réponse conforme à l'esprit dans lequel nous avons voté la loi du 6 novembre. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

LANCEMENT PAR LA CHINE D'UN SATELLITE SPATIAL

M. le président. M. Henri Caillavet demande à M. le ministre des affaires étrangères s'il ne pense pas que l'envoi d'un satellite dans l'espace par la Chine communiste, déjà en possession de la bombe atomique et de fusées à moyenne portée, soit de nature à inciter la France, et les autres puissances européennes protégées ou non par l'alliance atlantique, à réexaminer les données fondamentales de leur politique de défense.

Ce lancement d'un engin spatial, prévisible, mais qui ne devait se réaliser que plus tard, devrait obliger le Gouvernement à rechercher les conséquences de la situation nouvellement créée, tant sur le plan de la défense du territoire, que sur ceux de la validité des traités de désarmement internationaux et des rapports de forces entre les nations.

En conséquence, il lui demande quelles sont les premières conclusions qu'il tire de l'apparition dans l'espace d'un satellite chinois et quelles modifications politiques peut apporter cet événement. (N° 1011. — 28 avril 1970.)

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

M. Jean de Lipkowski, secrétaire d'Etat auprès du ministre des affaires étrangères. Monsieur le président, par le libellé même de sa question, M. Caillavet pose un problème qui nous préoccupe tous, c'est-à-dire celui de l'accession de la Chine comme puissance spatiale. Effectivement, c'est un problème très important, le lancement par la Chine de son premier satellite artificiel témoignant de la rapidité considérable des progrès accomplis par ce pays et dans le domaine de la science et dans celui de la technologie, en même temps qu'il confirme de manière tout à fait spectaculaire l'accès de la République populaire chinoise au niveau de grande nation et la maîtrise qu'elle acquiert désormais dans le domaine des fusées balistiques.

Il est certain qu'un tel phénomène, vous le présentez, ne peut que peser très lourdement sur les rapports entre puissances et que toutes devraient en tenir compte dans l'élaboration de leur politique, et j'entends ce mot dans son sens le plus général, c'est-à-dire dans celui de politique tout court et dans celui de politique militaire.

Quoi qu'il en soit, ce lancement d'un satellite chinois ouvre à la Chine populaire des possibilités en matière d'armement analogues à celles déjà atteintes par les autres puissances nucléaires.

En face d'un pareil événement, que peut-on faire et que fait-on ? C'est la question qui intéresse M. Caillavet.

Que fait-on sur le plan mondial pour la limitation des armements ou le désarmement tout court ? En ce qui concerne la limitation des armements, l'affaire se situe à deux niveaux : d'abord, une négociation est engagée entre les Etats-Unis et la Russie soviétique ; elle a pour objet de freiner quelque peu cette course fabuleuse à des armes terrifiantes, comme le sont les fusées à têtes multiples. Même si ce n'est pas un véritable pas dans la voie du désarmement, nous ne pouvons nous désintéresser des résultats de cette négociation sur laquelle

je ne peux pas m'étendre pour un certain nombre de raisons, et notamment parce qu'elle intéresse au premier chef les deux participants.

Néanmoins, qu'il me suffise d'indiquer que nous voyons naturellement avec faveur toute limitation qui serait faite dans cette course désastreuse à ces armes terribles.

Au deuxième niveau, ce sont des mesures limitées qui ont été approuvées par un certain nombre d'Etats ; parmi celles-ci, l'Assemblée nationale vient de ratifier le traité sur l'espace. Vous n'ignorez pas qu'un certain nombre de puissances, dès lors que les progrès de la science permettent à l'homme de sortir de l'atmosphère extra-terrestre, ont décidé, dans les rapports internationaux, d'ajouter un chapitre au droit international existant, en ratifiant un traité sur l'espace qui est un premier pas vers un nouveau droit spatial.

Ce traité sur l'espace, que vous aurez à connaître, est arrivé à dégager un accord entre les participants pour interdire de mettre sur orbite des armes de destruction massive ; de même pour interdire de se servir d'un corps céleste, en l'espèce la lune, comme base de lancement éventuelle d'armes de destruction massive, d'armes atomiques au premier chef.

Il est bien évident que c'est un premier pas timide, mais nous souhaiterions qu'il soit suivi non seulement par d'autres pays, mais aussi par la Chine et que celle-ci y souscrive.

En réalité, tout cela n'est pas satisfaisant et le véritable problème qui vient de se poser avec plus d'acuité encore depuis l'affaire du satellite chinois, c'est celui d'une véritable politique de désarmement, et notamment d'une politique de désarmement nucléaire qui seule pourrait assurer l'humanité contre les progrès que la science ne peut pas manquer de faire à l'égard de l'arme atomique.

Face à ce problème, nous ne pouvons que constater la situation avec quelque morosité, puisque aucun progrès entre les nations ne s'est manifesté en ce qui concerne un véritable effort de désarmement nucléaire, qui suppose notamment un contrôle. C'est sur cette notion de contrôle, sans lequel un désarmement notamment nucléaire reste un leurre, que jusqu'ici toutes les négociations engagées depuis très longtemps, notamment dans le cadre de Genève, ont échoué.

Il y a un autre aspect qui préoccupe sans doute M. Caillavet et qui apparaît en filigrane dans sa question : que peuvent faire les nations européennes ? Elles peuvent essayer, sur le plan scientifique, c'est-à-dire notamment dans le cadre de l'Euratom, de ne pas se laisser dépasser, de prévoir une meilleure collaboration au sein de cette institution en mettant fin notamment à ce qui la paralysait jusqu'ici, chaque nation étant obsédée par cette funeste théorie du « juste retour ».

Les nations européennes prises dans leur ensemble, et pas seulement l'Europe des Six, peuvent aussi faire un véritable effort technologique pour ne pas se laisser distancer. Là aussi, la France a marqué tout l'intérêt qu'elle apportait à une collaboration scientifique élargie avec les autres pays d'Europe dans le domaine spatial et dans celui des lanceurs.

La France est la troisième puissance spatiale et elle entend le rester. Nous souhaitons poursuivre notre effort en collaboration avec d'autres ; j'en veux pour témoignage l'intérêt que nous avons porté au projet *Eldo* en lui consacrant des crédits accrus.

Voilà ce que je puis vous dire sans prétendre que cette réponse vous satisfera.

Le problème revêt aussi un aspect politique. L'apparition de la Chine en tant que puissance spatiale augmente son poids spécifique dans les affaires du monde, notamment dans les organisations internationales le jour où elle y parviendra. Nous considérons qu'il est plus que jamais nécessaire que ce grand pays ne soit pas tenu à l'écart de la communauté internationale et qu'il exerce les responsabilités qui lui reviennent dans le cadre des organisations internationales. C'est dans cet esprit que, en 1964, nous avons reconnu la République populaire de Chine. Nous n'avons jamais cessé de penser que tout véritable désarmement passe par une entente entre les puissances nucléaires dont la Chine fait partie.

Après le lancement du satellite chinois, nous avons toutes les raisons de persister dans cette politique qui consiste à ne pas créer un cordon sanitaire autour de la Chine et à essayer, au contraire, de lui permettre d'assumer ses responsabilités internationales. Pour le reste, monsieur Caillavet, ma réponse ne vous satisfait sans doute pas complètement. Mais le problème du désarmement est vaste et la France, vous le comprendrez, n'en est pas seule maîtresse.

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

M. Henri Caillavet. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie des renseignements que vous m'avez fournis. En vous posant cette question j'entendais surtout connaître l'attitude du

Gouvernement face à ce sujet d'étonnement qu'a été l'apparition dans l'espace du satellite chinois. Certes, ce ne fut pas pour nous une surprise, mais lorsque l'on compare le temps qui, pour la Chine, sépare l'explosion nucléaire de la maîtrise de l'espace, on a le droit malgré tout de manifester quelque mécontentement, quelque crispation intellectuelle. Il avait fallu treize années aux Américains pour parcourir le chemin qui conduit de la bombe atomique à un engin spatial, huit années à la Russie pour passer de la première explosion nucléaire à l'apparition dans l'espace du « spoutnik ». Il n'a fallu que six ans à la Chine pour parvenir à un résultat identique. La Chine est donc entrée dans le camp des grandes nations spatiales avec les Etats-Unis, la Russie, la France et le Japon.

Il y a vingt ans on nous disait — c'était sous la IV^e République — que la Chine était un pays sous-développé, arriéré ; du temps où le général de Gaulle était président de la République, le Gouvernement nous affirmait que la révolution culturelle avait jeté ce pays dans le chaos le plus invraisemblable, dans le désordre technique et industriel le plus colossal. Aussi, lorsque nous avons appris que la Chine était capable d'envoyer un satellite dans l'espace, notre étonnement n'a pas manqué d'être grand.

Vous n'avez pas répondu à la question pourtant précise que je vous ai posée, à savoir : « Quelles sont, d'après vous, les conséquences de l'apparition du satellite chinois dans l'espace ? » L'apparition de ce satellite sur une orbite haute laisse supposer que la Chine détient une fusée assez puissante, probablement de 75 tonnes de poussée, semblable à celle dont est doté le missile américain *Thor*. Bien évidemment on peut imaginer que, très tôt, elle détiendra une fusée intercontinentale. Les experts américains estiment que ce sera vers 1980, mais les experts russes — je le lisais récemment dans une revue spécialisée — redoutent que la Chine ne possède des missiles intercontinentaux aux environs de 1975 ou 1976.

D'ores et déjà la Chine a donc brisé l'encerclement nucléaire qui était pour elle un handicap considérable et elle pèse désormais — vous l'avez d'ailleurs reconnu — sur le plan international par le potentiel de menaces que représente l'apparition de son satellite dans l'espace.

Bien que ce ne soit pas conforme à la règle — s'agissant cependant d'un sujet d'une exceptionnelle importance, vous accepterez sans doute de me répondre — je vous poserai deux sortes de questions, les unes sur le plan militaire, les autres sur le plan diplomatique.

Sur le plan militaire il est maintenant admis que la fusée intermédiaire, c'est-à-dire la dernière, est susceptible de permettre à la Chine d'atteindre sans coup férir les frontières du Japon et de l'Inde ainsi que celles de la Russie d'Asie. Dès lors, on peut très bien imaginer que la menace deviendra encore plus redoutable lorsque la Chine sera en mesure de déployer l'ensemble de ses fusées à longue portée.

La France a construit des sous-marins nucléaires ; la Chine, elle, ne semble pas en posséder. Les sous-marins français peuvent être dotés de fusées *Polaris*. Imaginons que, dans deux ou trois ans, la Chine ait à son tour construit un sous-marin atomique et qu'elle le dote de missiles intercontinentaux ou même de fusées comparables à celle qui lui a permis de placer son satellite sur orbite. Qu'advient-il alors de la liberté du monde ? Nous serons tous atteints et par les fusées et par les missiles intercontinentaux. A supposer même que des missiles soient lancés du territoire même de la Chine, ils pourront atteindre la Russie — Moscou est à moins de 6.000 kilomètres de Pékin — Londres et Paris qui ne sont distants que de 7.500 kilomètres et même les côtes occidentales de l'Amérique qui sont à moins de 9.500 kilomètres de la capitale chinoise.

L'apparition de missiles intercontinentaux chinois risque donc de compromettre tous les équilibres internationaux réalisés avec peine depuis la victoire sur l'hitlérisme.

Je voudrais aborder une autre question, monsieur le secrétaire d'Etat. Les Etats-Unis et l'U. R. S. S. vont vraisemblablement intensifier leur programme de défense anti-missiles. Jusqu'à maintenant ils hésitaient à le faire en raison de l'importance de la dépense. Mais il est à craindre que les Etats-Unis, pour ne parler que d'eux, ne développent leur programme anti-missiles, notamment le programme « sauvegarde ». Comme se dernier est très onéreux, l'Amérique sera amenée à faire des choix. Dès lors, la Russie n'étant plus une menace, les Etats-Unis considéreront-ils qu'ils peuvent quitter l'Europe et nous laisser seuls maîtres de la défense européenne ? Cela aurait des incidences très lourdes sur le plan budgétaire français.

Je pensais que, dans votre réponse, vous m'auriez parlé de la conférence de Vienne. Vous n'y avez fait qu'allusion. Vous avez rappelé que les Etats-Unis et la Russie recherchaient une entente pour bloquer les armements au niveau actuel. Mais à supposer que les Etats-Unis et la Russie se mettent d'accord sur ce blocage,

la Chine, qui n'est pas partie au traité, qui ne se sent donc pas concernée, rattrapera très vite le niveau des armements de la Russie et des Etats-Unis.

Dans ces conditions, nous risquons de nous trouver dans une situation qui peut être très grave sur le plan de la sécurité nationale.

Monsieur le secrétaire d'Etat, il y a à Moscou des militaires et des hauts dignitaires du régime qui sont favorables à une attaque directe contre la Chine. Ce clan est encore plus nombreux aux Etats-Unis. On peut, là aussi, se poser un certain nombre de questions : est-ce que l'apparition du satellite chinois ne va pas provoquer un certain désarroi dans l'esprit des bellicistes ? Ne risque-t-on pas une attaque surprise contre l'énorme Chine, ces bellicistes disant : puisqu'il en est temps encore, n'hésitons pas à l'attaquer ? Ce sont des questions que le Gouvernement doit se poser et que nous avons le droit de lui adresser, même si nous ne recueillons pas une réponse tout à fait satisfaisante.

Je voudrais maintenant vous interroger sur le plan des relations diplomatiques. Il n'est pas douteux — vous l'avez d'ailleurs vous-même reconnu — que l'apparition du satellite chinois a une énorme portée politique. Je me souviens — je me trouvais à ce moment-là dans les pays arabes — du retentissement psychologique provoqué par l'apparition dans le ciel du « spoutnik » russe. Vous pouvez imaginer ce qu'a été dans le Tiers Monde, dans les pays en voie de développement, le retentissement de l'apparition dans le ciel du satellite chinois.

Désormais, la Chine va bénéficier d'une très grande autorité diplomatique parce qu'elle fait peser un danger virtuel sur la paix internationale. Nous pouvons aussi imaginer, sans crainte, hélas ! de nous tromper, que la Chine viendra peser très lourdement sur les pays de sa zone d'influence. Je pense plus particulièrement à la Thaïlande. On peut concevoir que la Chine n'acceptera plus la présence dans ce pays de bases américaines. Profitant ainsi de sa supériorité, elle pourrait devenir une menace très sérieuse pour la paix et le désarmement auxquels nous sommes attachés.

Ce qui est non moins certain, c'est que la Chine ne manquera pas à l'avenir de soutenir toutes les guerres révolutionnaires qui pourront éclater — Dieu sait si elles éclatent facilement ! — en Asie. Là aussi nous pouvons éprouver quelque crainte pour la Birmanie et le Pakistan oriental où l'influence de la Chine est déjà très forte.

Dans ces conditions, monsieur le secrétaire d'Etat — vous l'avez d'ailleurs indiqué en filigrane — ne pensez-vous pas que le Gouvernement français devrait inciter à la fois les Américains et les Russes à persévérer, malgré les difficultés qu'ils rencontrent, dans leurs négociations sur le désarmement ? Ne pensez-vous pas que la France a encore suffisamment d'autorité pour inviter les Américains à ne pas se laisser décourager par les lenteurs de la conférence de Varsovie où, dans une ambassade, ils se trouvent face aux Chinois ? Il y a, certes, des sujets stériles, et le découragement est bien compréhensible. Mais, après une rupture des négociations, celles-ci n'ont-elles pas repris ? La France ne pourrait-elle pas intervenir auprès de la Russie pour faire en sorte que la conférence de Pékin ne s'enlise pas ? Après les événements de l'Oussouri, il est indispensable que Russes et Chinois essaient de trouver un terrain d'entente.

Vous nous avez indiqué tout à l'heure qu'il fallait participer à une politique de désarmement général et contrôlé. Que la France donne l'exemple ! Pourquoi nous entêter à procéder à des expériences nucléaires dans le Pacifique ? Pourquoi persévérer, ce qui est diabolique, alors que nous ne sommes pas en mesure de faire face au danger international ? Vous donneriez au moins un premier et bon exemple en invitant l'ensemble des participants aux conférences nucléaires à aboutir à ce désarmement auquel nous sommes attachés.

Voilà, monsieur le secrétaire d'Etat, les quelques réflexions qu'a provoqué en moi l'apparition dans l'espace du satellite chinois. J'aimerais, si cela était possible, que vous puissiez me répondre d'un mot pour mieux me faire comprendre la pensée profonde du Gouvernement. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

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

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

M. Jean de Lipkowski, secrétaire d'Etat. Monsieur Caillavet, vous me demandez de faire un tour de force en répondant d'un mot à toute la série de problèmes que vous avez évoqués et qui correspondent souvent à des spéculations sur l'avenir, cet avenir dont ni vous ni moi ne détenons les clés, vous comme sénateur, moi comme membre du Gouvernement.

Je ne peux donc pas vous répondre, mais je ne dis pas que ces problèmes ne sont pas importants ou même capitaux pour l'avenir du monde. Seulement, il est nombre d'entre eux sur lesquels il faudrait discuter des heures ou alors se contenter d'une réponse approximative qui risquerait de réformer ma pensée. Je relèverai toutefois certains points que vous avez développés et qui ne contredisent pas mon propos.

En ce qui concerne les implications militaires, c'est plutôt au ministre de la défense nationale que vous devriez vous adresser. Le petit lieutenant de réserve que je suis est hors d'état de vous répondre d'une manière aussi compétente sur le fait de savoir ce que nous pourrions faire, vu l'existence de fusées chinoises, primitivement prévues pour 1975 ou 1980, à longue et à moyenne portée.

Vous avez également demandé : que pouvons-nous faire si les Chinois ne participent pas à la conférence de Vienne, et que signifiera ce gel des armements, à supposer qu'il intervienne, car je ne vous ai pas dit qu'il interviendrait ? S'il est bien qu'on en parle, on ne peut que s'en féliciter, mais nous sommes loin du compte, notamment dans le climat international actuel.

Rien de ce que vous avez exposé n'a été contredit par ce que j'ai développé. Il est tout à fait juste d'affirmer qu'il serait nécessaire de voir les deux grandes puissances, Etats-Unis et Russie soviétique, parvenir à un premier stade, dont nous ne nous contenterons pas, mais que nous sommes prêts à admettre, en ce domaine du gel des armements. Mais si les Chinois n'y participaient pas, quelle signification aurait cet accord ? L'équilibre serait rompu. Aussi, le fait que les Chinois n'y participent pas incitera probablement l'un des protagonistes, ou même les deux, à ne pas signer.

M. Henri Caillavet. Me permettez-vous de vous interrompre, monsieur le secrétaire d'Etat ?

M. Jean de Lipkowski, secrétaire d'Etat. Je vous en prie.

M. le président. La parole est à M. Caillavet, avec l'autorisation de M. le secrétaire d'Etat.

M. Henri Caillavet. Ce ne sera pas un long développement.

Prenez-vous l'engagement de faire non pas pression, mais une intervention pressante auprès du Gouvernement américain pour qu'enfin celui-ci veuille bien reconnaître de jure la Chine afin qu'elle participe aux travaux de l'O. N. U. et que, à nouveau intégrée dans le concert des nations, elle puisse connaître l'ensemble des observations que nous échangeons et peut-être arriver à être convaincue ?

M. Jean de Lipkowski, secrétaire d'Etat. C'est exactement ce que j'ai dit dans la première partie de mon propos. Nous avons toujours pensé que la reconnaissance de la Chine devait avoir pour corollaire sa participation à un certain nombre d'organisations internationales, notamment sa présence au sein de conférences comme celle de Vienne. Mais vous notez que la position française à l'O. N. U. n'a pas varié depuis un certain nombre d'années ; elle cadre avec la thèse que vous venez de développer avec votre éloquence habituelle, mais elle se heurte aujourd'hui à la politique d'un certain nombre de nations.

Je suis loin de mésestimer le poids spécifique de la politique française, mais nous ne détenons les clés ni de la paix ni de la guerre. Vous avez raison : nous ne pouvons qu'inciter les Américains et les Russes à s'entretenir de ces questions, de même que nous ne pourrions que nous réjouir de voir les conversations de Varsovie se préciser.

Mais ce qui tombe sous le sens, sous le bon sens, c'est que le climat international actuel que vous avez évoqué en parlant des événements du Sud-Est asiatique risque de ne pas être particulièrement favorable à la poursuite de ces conversations.

Pour conclure, monsieur Caillavet, nous ne différons pas : le vrai problème c'est le désarmement. Vous faites litière des propositions françaises à ce sujet. Mais on s'affronte jusqu'à présent sur de faux débats. Le véritable débat, c'est le désarmement général et contrôlé. Et puisqu'on ne parvient pas à se mettre d'accord sur la destruction des stocks nucléaires, et à tout le moins sur le contrôle de la destruction de ces stocks, ne pourrait-on, en s'inspirant du plan français, commencer au moins par l'interdiction des vecteurs ? Ce serait essentiel car, en interdisant le vecteur, on empêche l'arme nucléaire d'arriver à bon port, si j'ose dire !

C'est ce que le plan français a proposé depuis très longtemps. Nous avons été plus hardis que d'autres dans la voie du désarmement. Nous regrettons simplement de constater que nous n'avons pas été entendus.

CONSTRUCTIONS IMMOBILIÈRES SUR DES ZONES PROTÉGÉES

M. le président. M. André Mignot, apprenant que des études seraient en cours pour l'implantation d'ensembles importants tant au haras de Jardy jouxtant Versailles qu'à l'hippodrome de Saint-Cloud, sur des zones protégées comme espaces verts sur le schéma directeur de la région parisienne, ce qui aurait en outre pour effet d'aggraver la saturation de l'autoroute de l'Ouest et d'en compromettre le doublement nécessaire, demande à M. le ministre de l'équipement et du logement s'il est prêt à refuser tout permis de construire sur ces terrains (n° 1012).

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

M. Robert-André Vivien, secrétaire d'Etat à l'équipement et au logement. Monsieur le président, messieurs, veuillez tout d'abord m'excuser de me répéter car j'ai déjà eu l'occasion, devant l'Assemblée nationale, de préciser la position du Gouvernement et du ministère de l'équipement et du logement en répondant à une question très proche de celle de M. le président Mignot.

Si cette affaire — je le rappelle — doit être traitée dans le double cadre de ce que j'ai appelé la procédure normale d'examen des projets de construction et le respect des documents d'urbanisme en vigueur, je comprends l'émotion qu'elle a provoquée tout en n'en connaissant pas encore la source, car nos services ne sont saisis d'aucune demande, je tiens à le dire très nettement.

Pour ce qui est des procédures, je souhaiterais rappeler qu'il appartient au préfet et aux directeurs départementaux de l'équipement d'instruire le dossier, si dossier il y a, en collaboration avec les collectivités locales. Cela signifie en tout premier lieu qu'un projet de l'importance de celui dont nous nous entretenons aujourd'hui, dont la presse s'est fait très largement l'écho, c'est-à-dire un projet comportant plusieurs milliers de logements, ne pourrait se concevoir que sous la forme d'une zone d'aménagement concerté ou Z. A. C.

Or, je voudrais rappeler, à l'occasion de cette question, que la règle est simple en ce qui concerne les Z. A. C. : si la zone d'aménagement concerté peut déroger aux règles des plans d'urbanisme et des plans d'occupation des sols, elle doit, dans tous les cas, respecter les dispositions des schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme. En outre, pour ce qui est de la région parisienne, ces derniers doivent s'inscrire dans le schéma de la région parisienne qui constitue, pour M. Chalandon comme pour moi, le « schéma des schémas ».

Ce raisonnement dicte très directement la conduite à tenir dans le cas présent. En la circonstance, les terrains concernés sont classés, dans le schéma directeur de la région parisienne, pour l'hippodrome, en « zone d'espaces verts et de loisirs en secteur urbain » et pour les haras, en « espaces boisés urbain ». Ils ne sont donc pas utilisables pour la construction de logements.

Je ne sais s'il est dans les intentions des propriétaires de demander un permis de construire pour des écuries ou des aménagements d'hippodromes ; c'est pourquoi j'ai tenu à bien préciser que ces terrains ne sont pas utilisables pour la construction de logements, le schéma étant là pour rappeler une impérative obligation qu'il convient de respecter.

Je voudrais ajouter que cette conclusion que je viens de développer devant vous, à savoir le respect des règles d'urbanisme en vigueur, rejoint mon sentiment personnel ainsi que celui de M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement.

J'espère avoir été assez précis et je souhaite que le futur montre que les inquiétudes qui se sont manifestées n'étaient pas justifiées.

M. Pierre Brun. Très bien !

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

M. André Mignot. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, vous comprendrez l'inquiétude des populations de la région visée, car je ne pense pas qu'il se soit agi d'une vue de l'esprit lorsqu'on a pu lire dans toute la presse des précisions qui sont absolues en la matière. On a indiqué le nombre de logements, jusqu'au nombre des C.E.S. qu'on allait construire. Alors qu'ils font tant défaut dans nos communes, tout cela serait né d'un coup de baguette magique. On a également évoqué tous les équipements en indiquant le nombre de bâtiments qu'ils comporteraient.

Donc des plans ont été établis, des études faites et je suis tout de même étonné que vos services n'en aient pas été saisis alors que j'ai su, par l'intermédiaire de représentants de services publics, qu'ils avaient été consultés sur les équipements réalisables sur ce terrain-là.

Donc vous comprendrez l'émoi des élus et de la population à cet égard, car il y a eu l'unanimité absolue. C'est la raison pour laquelle, monsieur le secrétaire d'Etat, j'aurais été heureux que vous nous disiez formellement que vous vous opposerez à toute demande de permis de construire en la matière.

En effet, vous nous dites que cela est du domaine de la préfecture, des services départementaux de l'équipement. Précisément, ces terrains se trouvent sur le territoire du département des Hauts-de-Seine, mais ils intéressent au plus haut point le département des Yvelines, en ce qui concerne particulièrement le haras de Jardy qui est juste au-delà de la limite départementale. Evidemment, si l'on ne consulte que les services départementaux apparemment compétents, ceux du département des Yvelines n'en sauront jamais rien, alors que ce sont précisément les principaux intéressés.

Je pense d'ailleurs qu'une question aussi importante concerne directement le ministère et que c'est à lui de prendre position en la matière.

En l'espèce, il s'agit de terrains classés en espaces verts, comme vous l'avez dit, et « inconstructibles ». J'aurais voulu que vous affirmiez formellement que l'on ne construira pas dessus.

Lorsqu'il s'est agi de créer un grand centre hospitalier dans la région de Versailles, j'avais proposé son implantation sur ces mêmes terrains. Il m'a été répondu par la négative au prétexte qu'ils étaient « inconstructibles ». J'ai trouvé cela tout à fait normal, mais ce que l'on a refusé pour un établissement public, on ne peut l'accorder pour permettre une opération spéculative. Des conséquences énormes et gênantes en résulteraient. Vouloir, au voisinage d'une autoroute saturée comme l'est l'autoroute de l'Ouest, peut-être même au détriment d'emprises possibles pour le doublement de cette autoroute, construire aux portes mêmes de Versailles, dans cet espace vert qui est effectivement frappé d'interdiction, me semble invraisemblable.

Monsieur le secrétaire d'Etat, veuillez m'excuser de le dire, mais les membres du conseil d'administration du district qui siègent avec moi dans cette assemblée savent pertinemment que le ministre de l'équipement n'a pas toujours respecté le schéma directeur. J'aime donc vous entendre déclarer aujourd'hui, monsieur le secrétaire d'Etat, que vous le respecterez à l'avenir. Cela évitera tout bruit malicieux et toute campagne de presse et permettra d'affirmer que le ministre de l'équipement est opposé à ces constructions parce qu'il entend respecter le schéma directeur de la région parisienne. (*Applaudissements sur de nombreuses travées.*)

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Je demande la parole.

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

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur le président, avant de répondre, je poserai une question à M. le sénateur Mignot : pourrait-il m'indiquer une opération de construction autorisée dans la région parisienne, depuis que je suis ministre de l'équipement, qui soit en contradiction avec le schéma directeur ?

Qu'il y réfléchisse, s'il ne peut m'en citer une immédiatement.

M. André Mignot. Plusieurs sont en préparation, monsieur le ministre.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Je vous parle de ce qui existe.

M. André Mignot. Des projets sont assurément en cours.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Je vous prie instamment de ne pas faire de procès d'intention, d'évoquer ce qui pourrait être ou ce qui pourrait arriver. Je vous demande de parler de ce qui est, ou de vous adresser à moi, publiquement si possible, car je serais heureux que ces choses fussent dites publiquement.

Je vous répondrai maintenant, après M. le secrétaire d'Etat, pour signaler en premier lieu que ses déclarations reflètent évidemment ma pensée, que j'ai déjà eu l'occasion d'exprimer sur cette affaire. En ce qui concerne ces deux terrains, il n'y a aucun doute possible : ils ne sont pas constructibles au regard du schéma directeur de la région parisienne et ma position personnelle, c'est qu'ils ne soient pas construits.

Si vous me demandez de m'engager sur ce qui va se passer dans les vingt ou trente ans qui viennent sur ces terrains, ce n'est pas sérieux ; je suis réaliste : dans la mesure où je resterai ministre de l'équipement, ces terrains ne se construiront pas.

Cela dit, je suis ici, comme ministre de l'équipement, pour faire appliquer les règlements. Il y a une loi d'orientation foncière qui prévoit un certain nombre de documents d'urbanisme. Ces documents doivent être établis par les services de l'équipement de la région parisienne conjointement avec les collectivités locales concernées. Ils ne sont pas encore faits ; j'espère qu'ils se feront le plus vite possible et ils indiqueront alors plus clairement que le schéma directeur ce qui doit être fait ou non sur le terrain.

Ce qu'on peut dire aujourd'hui, c'est que le schéma directeur, qui est le seul document dont nous disposons, interdit de construire sur ces terrains. Il n'y a donc qu'à appliquer les règles fixées par le schéma directeur, et c'est à quoi je m'emploie depuis que je suis ministre.

M. André Mignot. Je demande la parole.

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

M. André Mignot. Mesdames, messieurs, j'ai l'honneur d'avoir la réponse de deux ministres. M. le ministre de l'équipement me permettra de répondre brièvement à ce qu'il vient de déclarer.

J'enregistre volontiers sa déclaration en ce qui concerne le respect du schéma directeur de la région parisienne. Je me permets simplement, puisqu'il m'y a invité, de lui rappeler certain malaise qui s'était produit au conseil d'administration du district, lorsqu'il s'était agi d'examiner les modifications à apporter au schéma directeur de la région parisienne. Effectivement, on pouvait craindre que, dans les projets en cours, ce schéma directeur ne soit pas respecté. Il n'y a de secret pour personne à parler de la vallée de la Mauldre, du Tremblay, de la nationale de Poitiers, des implantations pavillonnaires importantes à des endroits non prévus, etc. Bien d'autres opérations de ce genre ont été évoquées et étudiées, incontestablement en infraction avec le schéma directeur. Je suis donc très satisfait de la réponse de M. le ministre. Je le remercie infiniment d'être formel et précis. Il y avait des divergences dans le passé ; il n'y en a plus maintenant : tant mieux.

— 7 —

ETAT DES ROUTES ET COORDINATION DES TRANSPORTS

Discussion de questions orales avec débat.

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

M. François Schleiter à l'honneur de demander à M. le Premier ministre de bien vouloir accepter de faire exposer au Sénat soit par M. le ministre de l'équipement et du logement, soit par M. le ministre des transports, la politique du Gouvernement au regard des moyens de communication.

Au lendemain d'un hiver rigoureux et surprenant, dont les effets ont été ressentis dans presque toutes les régions de France, il semble nécessaire de faire le bilan des immenses dégâts subis par nos routes, principalement par les routes dont l'entretien avait été différé ou restreint dans les dernières années.

Il conviendrait d'évoquer, en outre, l'encombrement de ces routes, l'encombrement supplémentaire provoqué par les transports scolaires des syndicats de communes regroupées, par le passage sur la route de tous les transports pondéreux qui échappent à la S. N. C. F., comme par les transports par cars établis, à titre de remplacement, par la Société nationale à l'occasion des suppressions de lignes de voyageurs ou de la fermeture de gares de desserte en surface.

Ce serait l'occasion pour le Gouvernement de préciser la politique poursuivie par la S. N. C. F. et dont les motivations échappent à la plupart des citoyens, la Société nationale paraissant, à l'image de l'industrie automobile, surtout préoccupée de la vitesse, vraisemblablement dans le but de concurrencer l'autre société à intérêts d'Etat qui exploite Air-Inter.

A la veille des décisions sur les orientations du VI^e Plan, il serait souhaitable que soient précisées devant le Sénat les conceptions du Gouvernement sur l'ensemble des grands moyens de communication : liaisons aériennes, voies navigables à grand gabarit, routes, autoroutes, voies ferrées et gares de la S. N. C. F. (N^o 48.)

M. René Tinant attire l'attention de M. le ministre de l'équipement et du logement sur l'état des routes nationales : les dégradations consécutives aux intempéries de l'hiver dernier

rendent certains tronçons de routes pratiquement inutilisables ; les usagers se trouvent de ce fait placés dans des situations extrêmement difficiles.

Il prend acte d'une réponse récente qu'il a faite à une question écrite (n° 10430), posée par un membre de l'Assemblée nationale. Si, comme il l'affirme, le Gouvernement vient de décider l'engagement prioritaire d'un crédit de 250 millions de francs, par anticipation sur les crédits du deuxième semestre 1970, il lui demande :

1° Quels seront les critères de répartition entre les départements intéressés ;

2° A quelle date interviendra cette répartition ;

3° Dans quel délai les travaux pourront être entrepris. (N° 58.)

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Je demande la parole.

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

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. J'informe l'Assemblée que M. Mondon, souffrant, ne pourra pas venir aujourd'hui répondre à la question posée par M. Schleiter. Cette question relève principalement du domaine de M. Mondon puisqu'il s'agit de la coordination des transports, mais elle intéresse aussi mon département ministériel et je suis naturellement prêt à y répondre dans la mesure où je suis concerné.

M. le président. La parole est à M. Schleiter, auteur de la première question.

M. François Schleiter. J'avais déposé sur le bureau du Sénat une question avec débat, une question un peu touche-à-tout, en ce qui concerne les transports et les moyens de communication. Je remercie M. le ministre de l'équipement et du logement de bien vouloir être au banc du Gouvernement et je forme pour mon voisin et ami M. Mondon des vœux de prompt rétablissement, assuré que je suis que sa forte constitution nous le ramènera bientôt, avec la bénédiction de la faculté.

Puisqu'une autre question le concernant sera vraisemblablement inscrite à l'ordre du jour du Sénat vers le 2 juin, il pourra me répondre et je ne reprendrai pas la parole à cette date, si bien qu'aujourd'hui je vais l'interroger par personne interposée.

Mes chers collègues, nous sommes à une époque, semble-t-il, où les projets de réforme connaissent ordinairement quelque succès. Il arrive même parfois qu'entre deux réformes on nous laisse à peine le temps de nous reprendre, de juger des effets de la première. Et pourtant, une réforme importante, à peine ébauchée, mais ancienne déjà, la coordination du rail et de la route, me paraît encore à faire. Il n'y a donc pas lieu d'être surpris de l'apparent désordre de nos moyens de transports. Mais peut-être faut-il réfléchir à nos investissements et procéder, en accord avec le Gouvernement et le Parlement, aux choix indispensables.

Il n'y a pas lieu davantage d'être surpris des dégâts de l'hiver sur un réseau routier insuffisamment entretenu. Je dois cependant reconnaître, monsieur le ministre, que vous vous êtes employé de votre mieux, quant aux moyens et quant aux délais, à y porter remède. Observons cependant que ce qui reste à faire est très important.

Alors, faisons ensemble un tour d'horizon après lequel nous serons heureux d'apprendre ce que sont vos conceptions et vos projets en ce qui concerne les divers moyens de communication.

Si vous le voulez bien, mes chers collègues, j'examinerai d'abord les routes dans leur état actuel et, allant du subalterne vers l'essentiel, par avance je prie le Sénat de m'excuser de procéder à quelques redites qui concernent la réglementation.

J'ai eu l'occasion souvent à cette tribune de regretter les excès des panneaux de signalisation. A mon sens, les usagers en sont étourdis ; à tout le moins, ils sont distraits de leur difficile conduite. J'ai regretté les excès de peinture, les excès de bordure. On nous dit ordinairement : cela ne coûte pas cher et puis les ponts et chaussées aiment tellement ça ! J'ai regretté l'équivoque persistante et grave de certaines priorités ; le danger des transports lourds qui me paraissent souvent trop longs pour permettre le dépassement, leur signalisation défectueuse, des indicateurs de direction qui ne sont pas en proportion avec la longueur du véhicule, enfin le respect douteux des vitesses limites affichées à l'arrière de ces mêmes transports lourds.

Je pense qu'il ne convient pas de répéter ce que nous disons ici depuis vingt ans. Des remèdes simples assureraient la sécurité des routes. Je me borne aujourd'hui à une suggestion. Je

suggère la multiplication des « motards », car je les considère comme les seuls vrais anges gardiens des automobilistes et des piétons tout à la fois. Je me permets de souhaiter, monsieur le ministre, que vous suggériez également à M. le ministre de l'intérieur et à M. le préfet de police cette multiplication des « motards » dans les villes. Il vaudrait peut-être mieux, même à Paris et surtout à Paris, transformer quelques gardiens choisis en « motards », supprimer au besoin quelques contractuels et charger les « motards », qui sont toujours habiles, compétents et souples, d'intervenir rapidement dans la circulation de Paris, dans la circulation des grandes villes, comme dans la circulation sur les routes.

Je n'ai pas pour religion la diversité des polices. Je m'explique : certaines stations touristiques ont le bénéfice, au moins pendant quelques mois de l'année, de se voir affecter des gardes « C. R. S. » qui interviennent fort utilement. D'autres villes n'ont pas le même privilège, c'est peut-être regrettable.

Tous les préfets, tous les sous-préfets savent bien que, dans certains lieux et dans certaines circonstances, gendarmes et gardes « C. R. S. » réussiraient mieux que des gardiens. Inversement, ailleurs et en d'autres temps, les gardiens réussiraient mieux que ceux-là. C'est une situation critiquable, qui existe en vertu de la règle de la compétence respective de chacune des formations que je viens de citer. Mais cela n'intéresse pas le citoyen. Si l'intervention du garde des compagnies républicaines de sécurité ou du gardien est meilleure, il faudrait l'autoriser. En tout cas, le préfet paraît le meilleur juge en cette circonstance.

Dans les départements, les usages sont divers ; dans les communes, les réglementations ne sont pas partout les mêmes. Ces différences mériteraient autant l'attention du point de vue des accidents que l'alcoolémie.

Dans certains départements, par exemple, on trouve en haut des côtes des plates-formes de séparation. Elles sont bien réalisées, elles me semblent bonnes, mais comme elles ne sont pas généralisées sur l'ensemble du territoire, quand les conducteurs, venant par exemple de l'Est de la France et pas encore familiarisés avec de tels progrès, arrivent en haut d'une côte à 110 kilomètres à l'heure, c'est une surprise pour eux que d'avoir affaire pour la première fois à ces plates-formes. Qu'on en fasse partout ou nulle part.

Ce qui me paraît une source importante d'accidents pour l'ensemble du territoire, c'est l'équivoque ; l'équivoque de la réglementation, l'équivoque de priorité, l'équivoque dans les conceptions des ponts et chaussées et dans leurs réalisations. Je souhaite, autant que possible, l'unification en France, et je souhaiterais bien plus vivement encore l'unification en Europe.

Après ces quelques répétitions, que je demande au Sénat de me pardonner, je voudrais un instant appeler son attention et celle du Gouvernement sur l'état actuel de nos routes. Au lendemain de cet hiver, on le connaît dans tous les départements de France. Je cite un simple chiffre : dans un département que je connais bien, il était prévu pour le strict entretien d'un réseau de routes nationales de 977 kilomètres un crédit de 1.937 millions de francs. Pour le strict entretien permettant de faire face à l'hiver, il apparaît qu'un doublement des crédits est vraiment indispensable, et pour la réparation des dommages de ce dernier hiver une évaluation sommaire a été chiffrée à 16.520.000 francs. Vous voyez tout de suite que l'insuffisance des crédits d'entretien a des conséquences funestes.

Monsieur le ministre, certains de mes collègues, qui interviendront dans le débat, vous ont déjà alerté. Votre religion est parfaitement éclairée sur les conséquences de l'hiver que nous venons de connaître et je n'insisterai pas. Mais je veux à cette occasion évoquer l'état d'encombrement de notre malheureux réseau routier. J'en ai parlé succinctement dans l'énoncé de ma question et c'est pourquoi j'ai lié les divers modes de transport pour en souhaiter l'harmonisation. C'est également pourquoi je me suis permis de douter, au début de mon propos, de la parfaite réalisation de la fameuse coordination du rail et de la route. Vingt fois nous avons répété que le transport était un service public, dont la première caractéristique, nous a enseigné M. le professeur Prélot, est la continuité. Je pense que dans les dernières années, en tout cas dans les derniers mois, en ce qui concerne la continuité des services publics, peut-être la faculté de droit a-t-elle dû réformer un peu son enseignement. Mais, jusqu'à preuve du contraire, le service public doit être continu, c'est notre règle et elle devrait être vraie pour les transports comme pour les autres services publics. (Sourires.) Or, ce service public des transports, à mon sens, ne peut être assuré de manière continue par la route, par la voie des airs ou par la voie d'eau toute l'année, en plusieurs régions de France, de façon satisfaisante, parce que ces régions connaissent la neige, le verglas, le brouillard.

Mais, quand ce n'est pas la nature qui contrarie cette continuité, c'est le désordre qui s'en charge. Le désordre des moyens de transport, oui ! car la coordination, qui a été envisagée, on la dérègle sans cesse, et surtout sans tenir compte des dimensions actuelles de nos routes et de leur surcharge toujours accrue.

Il paraît que l'on envisageait des économies en supprimant les écoles de nos campagnes, ces écoles qui venaient d'être récemment repeintes et aménagées. On a décidé de les fermer, de créer des C. E. G. et des C. E. S., mais on n'avait guère pensé au transport de ramassage, on n'avait pas davantage précisé qui paierait le transport, ce sont des questions annexes. Naturellement, on avait bien moins songé encore à l'état de nos petites routes communales, à la nécessité des garages de croisement, à la nécessité de leur signalisation. On avait encore moins pensé à l'encombrement nouveau provoqué par ces cars, qui croisent les camions laitiers et les autres transports sur des routes trop étroites. Aujourd'hui, nombre de nos maires viennent nous dire : C'est très dangereux ! Au surplus, on avait voulu réduire les heures de transport quotidien en car pour les ouvriers, voilà que maintenant on y met nos gosses. Ils s'y fatiguent et, ajouterai-je, ils n'y prennent que de mauvaises habitudes. (*Très bien !*)

Mes chers collègues, je crois ne pas être le seul à avoir entendu de pareils propos. Ne revenons pas sur la mesure, elle avait été prise par souci d'économie, ce qui n'avait nullement emporté ma conviction. Je constate que l'on a mis des cars nouveaux, à trafic au moins bi-quotidiens, sur des routes étroites, que l'on a dû faire des garages, poser de nouveaux panneaux. Ce n'était pas dans les premières prévisions, lorsque l'on s'est occupé seulement de la distribution de l'enseignement, lorsque l'on a traité de la question seulement du point de vue de l'éducation nationale, mais vous en avez observé les effets, monsieur le ministre, du point de vue de votre propre responsabilité.

Un sénateur à droite. Très juste !

M. François Schleiter. En vous consultant, une autre fois, la S. N. C. F. a entrepris de fermer des milliers de kilomètres de lignes et elle a ajouté, de ce fait, autant de nouveaux cars de voyageurs sur les mêmes routes, accroissant la surcharge, comme je le disais il y a un instant.

En vous consultant peut-être, la S. N. C. F. ferme également les gares de desserte pour envois de détail, ce qu'on appelle, sauf erreur, la desserte en surface.

Un département que je connais bien avait sa desserte assurée par deux gares principales ; d'une même décision les deux gares sont fermées et la desserte nous viendra — à la satisfaction des usagers, nous dit mon ami Mondon et j'en suis persuadé car il s'agit de sa ville — de Metz, qui est une grande capitale, mais je dois constater que, sur soixante-dix kilomètres de longueur dans la plus courte distance, sur deux cents kilomètres dans l'autre, l'on ajoute encore des transports réguliers encombrants qui n'ont pas été prévus et qui ne sont pas à la mesure de nos routes.

A l'occasion de cette fermeture des « gares de desserte pour envois de détail », selon la terminologie convenable, je laisse de côté le sort des agents de la S. N. C. F., qui pourtant méritent grande attention mais qui a été évoqué par ailleurs, je ne reviens pas non plus sur la commodité commerciale de l'usager, je dis que, pour le responsable de nos routes, c'est une mesure nouvelle et qui n'était probablement pas attendue.

Enfin, et cette fois ce n'est pas par voie d'autorité ou par décision du Gouvernement mais par nécessité commerciale, nous voyons tous les transports lourds quitter la voie ferrée et venir se donner rendez-vous sur vos routes, monsieur le ministre. Je cite quelques exemples : tous les transports de bois qui s'effectuaient par voie ferrée se font maintenant par la route ; tous les liquides sont bien entendu transportés sur route ; il restait dans mon pays un transport lourd, celui de la chaux. Les usines à chaux sont toutes pourvues d'une gare particulière, les silos sont construits pour charger sur wagons et chaque société possède un parc de wagons important et qui lui a coûté fort cher. Or, en raison des conditions faites par la S. N. C. F., la chaux, malgré tous les inconvénients, est actuellement transportée par route. Les sociétés doivent se livrer à la compétition en Allemagne, et notamment en Sarre, en raison de la facturation des kilomètres compensés. Je crois ne pas me tromper : quand il s'agit de faire monter les côtes de Meuse à un train de chaux avec deux machines devant et une derrière, trente kilomètres sont facturés pour soixante-dix et le résultat, c'est que les usines françaises ne peuvent pas, bon gré mal gré, aller se battre en Sarre dans de telles conditions. Elles se tournent vers la route, malgré la neige, le verglas, malgré les inconvénients tenant à l'inadaptation de leurs gares. Voilà encore une clientèle qui échappe à la S. N. C. F. Voilà encore une clientèle nouvelle pour nos routes.

Ainsi, dans le même temps qu'on investit à la S. N. C. F., il semble, d'après le dernier rapport du président Le Vert, la semaine dernière, que sa clientèle se restreigne singulièrement. Dans le même temps, on ne peut investir convenablement pour notre réseau routier et on l'accable sans cesse d'une clientèle nouvelle sans avoir modifié auparavant ses caractéristiques ni assuré même normalement — nous venons de l'éprouver cette année — son entretien.

Ce sont de graves sujets de préoccupation et voilà pourquoi j'avais souhaité les évoquer devant vous et devant votre collègue, M. Mondon, cet après-midi, monsieur le ministre.

Je viens d'évoquer, très rapidement et d'une façon désordonnée, les problèmes de la route et, si vous le voulez, je passe aux chemins de fer.

Je viens d'interpeller la S. N. C. F. à l'instant. Je m'empresse de dire que la S. N. C. F. est une grande et brillante dame. Nul ne la discute dans le monde. Elle compte de remarquables chevaliers servants qui sont eux aussi très brillants et qui ont des conceptions parfois hardies et heureuses. Elle compte aussi des succès, mais elle a naturellement quelques dadas et quelques mystères. Ce sont des questions subalternes ; je les évoque rapidement.

Par exemple, je ne veux faire nulle peine à mes collègues de la Marne, mais je souhaiterais savoir — si le ministre des transports était là il me répondrait et, en tout cas, il aura le temps de la réflexion d'ici au 2 juin, lui qui fréquente régulièrement cette ligne — pourquoi tous les trains quotidiens s'arrêtent à Dormans, qui est un nom illustre, mais illustre dans l'histoire, et pourquoi un rapide Paris—Strasbourg ne peut plus s'arrêter une minute en gare de Bar-le-Duc, chef-lieu d'un département.

Je passe à une autre question. Récemment, à l'Assemblée nationale, notre excellent collègue et ami M. le député de Paris Krieg a souhaité avoir quelques explications sur les conventions passées entre la S. N. C. F. et la compagnie dite internationale des wagons-lits. Il a dénoncé les wagons de nuits archaïques, chauffés par un poêle à charbon individuel (*Sourires*), suspendus, ainsi que les wagons-restaurants, pour faire face à une vitesse de 60 kilomètres à l'heure alors que les trains de la S. N. C. F. roulent bien plus vite maintenant. Il a évoqué les prix excessifs des wagons-restaurants et la mauvaise composition des menus.

On lui a répondu par la voie du *Journal officiel*. Vous voyez, on est allé au-devant de vos souhaits et la compagnie internationale des wagons-lits a pris des initiatives remarquables. Elle vous propose maintenant des menus touristiques ou campagnards à bon marché. On va se servir soi-même, le cadre est amusant.

J'espère que, d'ici au 2 juin, M. Raymond Mondon aura repris ses activités et, un dimanche soir, je l'inviterai sur la ligne Paris—Metz à ce buffet campagnard, dont j'ai déjà fait la triste expérience. Je pense qu'il en rapportera l'écho au Gouvernement, qui me semble être un peu optimiste dans sa réponse.

Mais ce sont là, mes chers collègues, de petits mystères, de petites questions et, ce qui nous préoccupe davantage, c'est la politique générale de la S. N. C. F.

Veut-elle consacrer tous ses efforts et moyens à la vitesse ? A la mesure de la France, la conception est peut-être valable, mais que le Gouvernement trace alors des lignes directrices harmonieuses entre les projets et les dépenses de la S. N. C. F., d'Air Inter et d'Air France.

Pense-t-elle que plus le trafic lourd lui échappant, plus elle supprime des dessertes et des lignes, mieux, elle équilibrera son budget ? Quant à nous, profanes, nous allons de surprise en surprise en voyant fermer les dessertes et les lignes et surtout en voyant très vite arracher les voies, afin d'être bien sûr que les mesures sont irréversibles. Est-il admissible, monsieur le ministre, à l'époque où nous sommes, que l'un des plus gros cantons de la Meuse, celui de Spincourt, ne connaisse plus désormais comme moyen de transport que la voiture particulière et les pieds ? Il en allait autrement au temps de Poincaré ! Désormais on va à pied et on regarde passer les trains. *A priori* nous sommes en droit de penser que la création des services d'autocars de remplacement coûtera plus cher que la poursuite de l'exploitation de quelques lignes de voyageurs. Ces services de cars sont, je pense, à la charge de la S. N. C. F., mais je me demande même si la mesure est unanimement approuvée dans la société nationale, étant donné que, dans la plupart des gares, vous ne pouvez lire nulle part ni l'horaire ni l'emplacement des cars.

A priori nous sommes aussi en droit de penser que la S. N. C. F. gagnait quand même quelque argent, surtout avec le système du kilomètre compensé que j'évoquais tout à l'heure,

en transportant des bois, du charbon, des liquides, de la chaux. Alors, pourquoi laisse-t-elle superbement échapper toute cette clientèle ?

En tout cas, monsieur le ministre, tout ce que notre ami, M. Mondon, laisse échapper, il vous le place désormais sur la route, sur vos routes, et voilà le drame, voilà la question fondamentale.

Nous sommes bien d'accord que « la France nouvelle » envisagée par le Premier ministre ne peut se passer dans un délai proche de moyens de communications modernes. Il faut donc choisir, harmoniser et payer.

Notre politique de l'air a rarement soulevé des critiques, les grands aéroports se développent et supportent bien la comparaison avec l'étranger, de même que les services d'Air France et d'Air Inter. Il suffirait en ce domaine, semble-t-il, de multiplier les petits aérodromes d'affaires et d'encourager les initiatives souvent très heureuses des nombreux et excellents aéroclubs privés.

La gestion de la S. N. C. F. a sa valeur et ses mérites, sous le bénéfice des questions et des observations que je viens d'avancer.

Il nous reste, monsieur le ministre, la route et la voie d'eau. Nous connaissons, tant le sujet a été évoqué au Sénat, le calendrier de la liaison Rhin—Main—Danube et nous savons qu'il sera tenu. La France ne peut laisser partir en dehors de son territoire, vers l'Est, tout le trafic par la voie d'eau moderne. Il nous faut la liaison mer du Nord—Méditerranée, il nous faut aussi la liaison Seine—Est. Il faut de grands moyens et, aussi, un calendrier strict, c'est-à-dire une réalisation rapprochée.

Vous allez me répondre que c'est la quadrature du cercle. Monsieur le ministre, c'est justement la raison de votre présence au Gouvernement. (*Sourires.*) Vous seriez loué dans cette maison si, sans abîmer Air France et la S. N. C. F., vous nous équipiez bientôt de quelques canaux modernes et, tout de suite, d'autoroutes et de routes convenables.

Il a suffi d'un hiver surprenant, plus encore que rigoureux, pour anéantir un réseau routier insuffisamment entretenu. Vous vous êtes efforcé d'y parer rapidement et aussi largement que possible. Mais cela n'était qu'un incident. Ce n'était ni votre propos, ni votre dessein principal.

Je disais à l'instant : des canaux modernes bientôt, des autoroutes et des routes tout de suite. C'est tout le problème. Vous avez « empoigné » la question des autoroutes, vous avez estimé notamment qu'il était de première urgence d'assurer une large communication européenne, menacés que nous étions de voir se détourner le trafic international de la R. N. 3 et de la R. N. 4 trop étroites, comme il s'est détourné depuis longtemps de la R. N. 64 au grand bénéfice du Luxembourg. La France ne pouvait supporter de prendre un tel risque. Nous vous remercions de l'avoir fait admettre au Gouvernement.

Sur une telle lancée, puissiez-vous obtenir les crédits nécessaires pour sauver notre ci-devant excellent réseau routier de la totale asphyxie !

Vous avez récemment chiffré à 690 millions les dégâts occasionnés à nos routes, à 15.000 kilomètres les routes nationales à refaire d'urgence. Un plan de refécution de 3.000 kilomètres par an a été proposé. Il impliquerait une dépense annuelle de 750 millions qui représente à elle seule le budget total des routes nationales pour 1970. Le neuvième rapport de la commission des comptes des transports de la Nation, portant, il faut le noter, sur l'année 1968, et présenté par M. le président Le Vert, nous donnait d'excellents éléments de référence et d'appréciation.

Par ailleurs, monsieur le ministre, vous avez bien voulu annoncer à l'Assemblée nationale le déblocage d'une somme de 250 millions de francs mise en réserve au fonds d'action conjoncturelle qui s'ajouterait, en 1970, aux 516 millions prévus au budget pour l'entretien du réseau national.

Dans un instant, vous allez répondre à la question de mon ami Tinant. Selon quels critères et selon quel calendrier de tels crédits vont-ils être employés ? Je saurai donc bientôt si la circulation pourra être rétablie à l'entrée de Verdun sur la R. N. 3 dans un avenir prochain.

Avant la discussion du VI^e Plan, le Sénat souhaitait échanger quelques idées avec le Gouvernement. Il souhaitait exprimer ses principales préoccupations. Voilà ce que j'ai cru devoir lui proposer. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir bien voulu vous y prêter. (*Applaudissements à droite, au centre et à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Tinant, auteur de la seconde question.

M. René Tinant. Monsieur le président, messieurs les ministres, mes chers collègues, il y a parfois avantage à prendre la parole le second. En effet, l'essentiel de la question orale de M. le pré-

sident Schleiter a trait au même sujet que mon intervention ; elle est plus spécifique et notre collègue vient de la développer excellemment.

Le même problème a déjà été évoqué dans cette assemblée le 28 avril dernier, à l'occasion d'une question orale sans débat de notre collègue, M. Durieux. Comme je serais vraiment navré de lasser votre attention, je m'associerai à tout ce qui a été dit par les précédents orateurs et je me contenterai d'insister sur quelques points particuliers.

Certes, c'est à la suite des phénomènes hivernaux que l'état de notre réseau routier s'est aggravé au point de dépasser le stade critique dans de nombreux endroits, surtout dans la moitié Nord-Est de notre pays. Ce dernier hiver n'a pas été plus rigoureux que d'autres, mais la succession ininterrompue de gel et de dégel, en décembre et en janvier, a accéléré et aggravé les dégâts que nous constatons.

Je citerai aussi, bien que personne n'en parle, le salage des chaussées qui est nécessaire, bien sûr, par temps de verglas, mais qui laisse la structure sous-jacente du revêtement beaucoup plus mouillée et donc plus vulnérable au moment du regel.

Ce phénomène a pu être constaté sur des routes intercommunales : la commune qui n'avait pas fait procéder au salage a vu sa portion de route résister au dégel alors que la commune voisine, qui avait fait saler à maintes reprises, a pu constater des dégâts très importants.

Mais la raison majeure de ce désastre, qui vient d'être révélée et qui était prévisible, c'est l'abandon coupable dans lequel nous avons laissé l'ensemble de notre réseau routier depuis très longtemps, hormis quelques travaux sur des axes privilégiés que je ne conteste pas, bien sûr, si ce n'est pour déplorer leur insuffisance.

Le président Schleiter, aujourd'hui, et notre collègue M. Durieux, il y a deux semaines, l'ont souligné avec force ; je n'insiste donc pas.

Cependant, je voudrais mentionner un autre cas que je ne crois pas particulier au département des Ardennes. Certains tronçons de routes, fortement endommagés au cours de la guerre 1939-1945, n'ont jamais fait l'objet de réparations, même au titre des dommages de guerre. Depuis vingt-cinq ans, sur ces routes, les trous et les ornières sont colmatés après chaque hiver. Vous imaginez dans quel état se trouvent ces chaussées et ce que cela a dû coûter. Pourtant, il s'agit de routes reconnues à grande circulation.

Le Gouvernement, en réponse à des questions qui lui ont été posées à plusieurs reprises, a affirmé que tous les dommages de guerre subis par le réseau routier avaient été réparés et que ce dossier était clos depuis longtemps. Une explication a été donnée ; je vous laisse juges de sa valeur : pour l'estimation des dommages, il avait été tenu compte d'un coefficient de vétusté, comme s'il ne fallait pas refaire les routes à neuf ! Un nombre important de kilomètres a été ainsi totalement délaissé, correspondant audit coefficient de vétusté. Pourtant, c'est bien l'Etat qui est propriétaire de ces routes.

Il semble tout de même que le Gouvernement ait, depuis peu, pris conscience de la gravité de la situation. Le 24 janvier dernier, par une question écrite, j'attirais votre attention, monsieur le ministre, sur l'état dans lequel se trouvaient ces routes au milieu de l'hiver. La réponse que vous m'avez faite à la mi-mars m'a vivement déçu. Vous me précisiez que vous ne pouviez rien faire, que vous n'aviez pas d'argent. J'ai compris alors que j'aurais dû m'adresser de préférence à M. le ministre de l'économie et des finances, ou encore à M. le Premier ministre, que, vous-même, vous aviez conscience de la situation — nous n'en doutons pas — et que vous étiez également très déçu. Mais le Gouvernement est solidaire, c'est vous qui le représentez aujourd'hui sur ce banc, c'est donc à vous que j'adresserai tous mes reproches, avec surtout l'espoir de vous aider.

La situation a un peu évolué depuis la mi-mars. Quelques semaines plus tard, le *Journal officiel* publiait votre réponse à une autre question écrite posée par un de mes collègues, député des Ardennes. Vous annonciez alors qu'un crédit de 250 millions de francs avait été dégagé, lors du conseil des ministres du 19 mars dernier, au titre du fonds d'action conjoncturelle, pour la refécution des chaussées endommagées au cours de l'hiver.

Que s'était-il donc passé ? Plusieurs députés de la majorité avaient, eux aussi, lancé un cri d'alarme. M. Robert Poujade, secrétaire général de l'U. D. R., pour ne citer que lui — il a également eu les honneurs de l'O. R. T. F. — déclarait : « Il est de notre devoir d'alerter le Gouvernement sur la gravité d'un problème qui ne peut avoir échappé à son attention. Il s'agit de l'état désastreux de notre réseau routier après les intempéries de l'hiver. »

Vous avez confirmé la décision de dégager 250 millions de francs à M. le député Delachenal le 17 avril, à l'occasion d'une question orale qu'il vous avait posée, et M. le secrétaire d'Etat Vivien faisait la même réponse à notre collègue, M. Durieux, dans cette enceinte.

Mais je rappelle l'essentiel de ma question : quels seront les critères de répartition entre les départements intéressés ? A quelle date interviendra cette répartition ? Dans quel délai les travaux seront-ils entrepris ?

Il est inutile d'insister sur l'urgence des travaux à faire, elle est évidente. Quant au choix — vous l'avez dit vous-même dans votre réponse à M. Delachenal — il est difficile à faire entre les réparations, l'entretien courant et le renforcement. Tant de travaux sont nécessaires après tant d'années de laisser-aller qu'il faudra longtemps pour retrouver une situation normale et l'on n'y parviendra qu'en y mettant le prix. Présentement, on ne peut donc penser qu'à parer au plus pressé.

La mise hors gel est une nécessité sur de nombreux axes routiers, nous n'en doutons pas, mais les 250 millions que vous avez dégagés ne doivent pas servir à cette fin. Sinon, que feriez-vous ? Quelques centaines de kilomètres seulement, alors qu'il faut en réparer des milliers. Nous étudions en ce moment le VI^e Plan ; il faut y prévoir la réalisation accélérée de ces itinéraires hors gel.

Certes, nous rencontrerons toujours la même objection de la part de nos responsables financiers : cela coûte très cher, trop cher, c'est impossible. Or, *a contrario*, a-t-on chiffré ce que coûtait à la collectivité la non-réalisation de ces investissements ?

Vous avez fait procéder à une estimation rigoureuse des dégâts, département par département. Le mieux serait de faire la répartition au prorata des dégâts constatés dans chacun d'eux, en faisant confiance aux responsables, aux élus de ces départements et aux agents de l'administration des ponts et chaussées pour l'utilisation la meilleure possible de ces crédits.

Je voudrais attirer votre attention sur un point important. Certains départements n'ont que peu ou même pas du tout d'axes prioritaires et la majeure partie de leur réseau routier, classé en voirie nationale, appartient au réseau tertiaire, totalement délaissé depuis longtemps. La charge de son entretien est déjà beaucoup plus lourde que dans d'autres départements et les dégâts y sont plus généralisés. Bien sûr, je vous demande d'en tenir compte dans votre répartition afin que ne soit pas encore aggravée une inégalité déjà bien regrettable.

J'ai relevé dans votre réponse à M. Delachenal une affirmation contre laquelle je veux m'élever : « C'est un fait... » — avez-vous dit — « ... que les ressources globales dont disposent les départements sont plus importantes que celles de l'Etat pour l'entretien de leurs réseaux routiers. C'est un fait aussi que, bien souvent, les départements jouissent de plus de souplesse dans leurs moyens d'action, et particulièrement dans leur financement, ne serait-ce que parce qu'ils peuvent emprunter, alors que le ministère de l'équipement ne le peut pas ».

C'est un fait, bien sûr, que les routes départementales sont souvent en meilleur état que les routes nationales de troisième catégorie. Mais qui donc encaisse la taxe sur les carburants qui représente annuellement des milliards de nouveaux francs ? C'est bien l'Etat ! C'est bien lui qui encaisse toutes les taxes, que les véhicules circulent sur les autoroutes, les routes nationales, départementales ou communales, alors que c'est en votant des centimes additionnels que les collectivités départementales font face à l'entretien et à l'amélioration de leur réseau. C'est pour elles un lourd sacrifice, croyez-le bien, et, même si elles ont un peu plus de possibilités d'emprunt, lorsqu'elles empruntent, il faut qu'elles remboursent.

Vous me direz sans doute que l'Etat subventionne certaines opérations sur les crédits du fonds routier, mais nous constatons que cette participation diminue chaque année d'importance, au point de ne plus représenter qu'un pourcentage minime. Mieux, c'est vous maintenant qui demandez aux départements de participer à l'entretien du réseau routier tertiaire. Et pour quelle part ? Les deux tiers !

Vous envisagiez, à l'occasion de votre projet de régionalisation, que vous aviez proposé à la France par voie de référendum et qui aurait pu être adopté si des dispositions inacceptables n'y avaient été mêlées, de transférer aux régions la responsabilité du vaste réseau routier tertiaire de la France. Vous aviez promis d'accompagner ce transfert de moyens financiers qui auraient pu être, par exemple, une part de la taxe sur les carburants. Le Gouvernement ne pourrait-il pas aujourd'hui prouver sa bonne volonté en opérant ce transfert de ressources sur les départements ? Ainsi envisagée, l'opération serait acceptable, mais le transfert de nouvelles et lourdes charges, sans aide financière correspondante, ne l'est pas.

Monsieur le ministre, je sais combien votre tâche est difficile, mais il est vital pour la France et pour son économie d'avoir un autre réseau routier que celui qui est le sien aujourd'hui. Il faut des autoroutes, des voies rapides, des axes hors gel, certes, mais il faut aussi maintenir ce réseau tertiaire qui, jadis, émerveillait l'étranger.

Que la situation a changé ! Voyez ce que font nos voisins actuellement : la Belgique, l'Allemagne, l'Italie et même l'Espagne. Allez-y et vous vous rendrez compte. Si vous voulez développer le tourisme en France, commencez par faire de bonnes routes. Il en est de même si vous voulez réussir l'aménagement du territoire. Pour que l'étreinte étouffante des villes puisse se desserrer, il faut que l'on puisse circuler plus librement, plus facilement ; quant au développement des échanges, qui favorise la prospérité, il ne pourra se faire que par la modernisation des voies de communication. Tout cela suppose des moyens financiers immenses, nous le savons. Nous voulons vous aider à convaincre l'administration des finances. L'incurie des dernières années nous coûte cher aujourd'hui. L'échéance est arrivée ; il faut y faire face.

Enfin — ce sera ma conclusion — ne croyez-vous pas qu'il soit un peu malhonnête — je ne pense pas que le mot soit trop fort — de faire payer à l'usager qui circule en France un carburant parmi les plus chers du monde, sans parler des péages, alors qu'on ne met à sa disposition que des chaussées qui souvent n'en ont plus que le nom ?

De même, il est aussi un peu malhonnête, je pense, d'engager les collectivités locales à payer une large part de l'entretien de toute une partie du réseau routier et en même temps d'encaisser pour vous-même les taxes payées par les usagers de ce secteur. (*Applaudissements.*)

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

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je remercie d'abord MM. Schleiter et Tinant de ne m'avoir pas trop accablé tout en accablant ma fonction. Ils ont évoqué l'un et l'autre, soit dans le détail, soit sur le plan des idées générales, le problème de nos infrastructures routières et de nos voies navigables. Je vais m'efforcer de leur répondre, laissant de côté — qu'ils veuillent bien m'en excuser, mais cela me paraît convenable — tous les problèmes que soulèvent les transports et leur coordination, qui sont trop importants pour que je ne laisse pas à M. Mondon le soin de les traiter lui-même dès qu'il sera rétabli et que l'occasion lui en sera offerte.

Avant d'aborder les problèmes précis que vous avez évoqués, messieurs, il m'appartient de souligner — je le fais chaque fois que je le puis — l'importance des infrastructures au regard du développement économique d'un pays. On parle beaucoup au cours de la préparation du VI^e Plan de l'industrialisation poussée de notre pays et l'on envisage toutes sortes de moyens d'intervention de l'Etat pour la favoriser. Il est pourtant un moyen plus simple et plus efficace que tous les autres : c'est celui qui consiste d'abord à réaliser de bonnes infrastructures modernes dans le pays. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

En matière de routes, c'est vrai pour les grandes comme pour les petites infrastructures. Une autoroute est un instrument de développement immédiat pour une région, mais une petite route dans un département est aussi un instrument de développement industriel. J'en avais encore la preuve ce matin, recevant une délégation parlementaire d'un département de l'Est de la France. Telle entreprise, telle usine, me dit l'un de ses membres, est prête à s'installer dans la ville dont je suis maire, mais elle réclame une bonne route et, tant qu'elle ne l'aura pas, elle ne viendra pas.

Voilà donc une vérité fondamentale : si nous voulons assurer à notre pays un développement qui corresponde à celui des grands pays modernes et désenclaver, comme on dit aujourd'hui, chacune de nos régions, il nous faut d'abord de bonnes infrastructures, à commencer par des infrastructures routières.

Vous savez le rôle croissant que prennent les transports dans l'économie moderne. On constate, par exemple, que les échanges entre pays augmentent plus vite que la production nationale de chacun d'eux. On assiste, par conséquent, à une accélération de la mobilité des personnes et des marchandises et, dans la compétition qui s'instaure actuellement dans le monde, l'élément déterminant va être de plus en plus le transport car, les conditions de production étant de plus en plus homogènes dans les différents pays, c'est finalement l'emplacement, donc le transport lui-même, qui sera l'élément susceptible de faire pencher la balance en faveur de telle entreprise plutôt que de telle autre.

Nous savons que les formes modernes de transport, qu'il s'agisse des autoroutes ou des voies navigables à grand gabarit, par exemple, rendent possible un abaissement considérable des coûts, ce qui donne un avantage exceptionnel aux pays qui les

possèdent. Cet abaissement des coûts peut aller de 15 à 20 p. 100 pour les autoroutes à 50 p. 100 pour les voies navigables à grand gabarit par rapport aux voies traditionnelles. Jugez un peu de l'avantage dont jouissent les pays qui possèdent de telles infrastructures !

Dans la politique que je dois mener avec les moyens qui sont mis à ma disposition, l'idée essentielle est celle d'une industrialisation progressive par des infrastructures progressives. Je m'explique : on ne peut pas tout faire à la fois. Il faut, par conséquent, choisir d'une façon économiquement utile. Un industriel ne s'installe pas dans un désert ; il vient dans une région où il trouve déjà une population qu'il va fixer et développer. Un minimum de communications est nécessaire pour assurer ce processus.

On constate que la meilleure voie pour atteindre ce but, c'est l'autoroute. C'est elle qui, dans le premier stade du développement d'une région, se révèle comme la meilleure formule. Puis, peu à peu, au fur et à mesure qu'elle amène de la population, des industries, des activités diverses, on arrive à un certain degré de densité démographique, de densité industrielle qui justifie alors un deuxième stade, à savoir un ensemble de communications réalisées autour d'un axe de développement comportant notamment la voie navigable à grand gabarit. Voilà ce qu'il faut avoir présent à l'esprit lorsque l'on pense au développement industriel rationnel d'un pays et ce qui, par conséquent, nous dicte l'ordre des priorités.

Dans la réalisation, trois principes essentiels doivent être respectés.

Le premier, c'est celui de la crédibilité. Il faut faire en sorte que ceux qui investissent, qu'ils soient Français ou étrangers venant en France, aient la certitude que, lorsque l'Etat annonce la réalisation d'un programme d'infrastructures, celui-ci sera mené à bien car, à partir du moment où ils ne croient plus à ces réalisations, l'investissement fuit vers l'étranger.

Deuxième principe : la concentration, c'est-à-dire le refus d'une tentation traditionnelle dans notre pays — il faut bien le reconnaître — qui est celle du saupoudrage et qui consiste à essayer de donner un peu à tout le monde. Cette méthode est finalement déplorable dans le monde moderne parce que l'on commence tout, que l'on ne finit rien et que, finalement, personne n'a rien.

Enfin — c'est peut-être l'idée qui m'est la plus chère — le principe de cohérence. Il faut faire des équipements qui soient des ensembles et qui aillent ensemble. Commencer un port, par exemple, sans avoir prévu sa desserte, n'a aucun intérêt. En effet, il ne sert à rien de dépenser de l'argent pour moderniser un port si, en même temps, on ne réalise pas la desserte qui permet de le relier à son hinterland. A un degré plus élémentaire, je pourrais dire qu'il ne sert à rien de construire un pont magnifique si l'on n'en aménage pas les accès. Hélas ! Je suis obligé de constater que nous nous trouvons parfois dans des situations de ce genre, si déplorables soient-elles.

Parlons d'abord des routes, qui représentent aujourd'hui un des grands problèmes de ce pays. Nous devons bien constater la dégradation des conditions de circulation. Ce phénomène tient à un développement continu du trafic dont nous n'avons pas mesuré l'importance, vivant sur cette idée, vraie au XIX^e siècle, mais fautive depuis longtemps, que nous avions le plus beau réseau routier du monde parce que nous avions le réseau le plus dense. Ce sont deux notions bien différentes. Cette dégradation est due notamment aux poids lourds, en raison du choix que nous avons fait de l'essieu de 13 tonnes qui, évidemment, provoque sur notre réseau routier inadapté des dommages d'autant plus grands.

Se posent donc aujourd'hui deux problèmes : d'une part, celui de la résistance de nos chaussées, donc de leur entretien, évoqué particulièrement par M. Tinant, mais aussi plus sommairement par M. Schleiter ; d'autre part, celui de la capacité de nos itinéraires à faire face à ce développement industriel que nous espérons.

Abordons d'abord le problème de l'entretien : il est exact que, cet hiver, les dégâts ont été considérables. Cette situation est due, pour une part, au caractère un peu particulier de cet hiver très humide et à ses changements de température, mais aussi à la dégradation continue de notre réseau routier, qui fait que chaque hiver qui passe le détériore un peu plus que le précédent.

De grandes liaisons nationales, mais surtout des liaisons inter-régionales ont été affectées et, naturellement, ce sont les régions de l'Est et les régions de montagne qui sont les plus touchées. D'autres, heureusement, le sont moins ou pas du tout. Je n'ai pas besoin de souligner l'incidence économique de cette situation et l'obligation, pour l'administration, de mettre en place des barrières de dégel ; car finalement rien ne serait pire que de ne pas les prévoir et d'aboutir ainsi à la destruction pure et simple

de toutes les routes dans telle ou telle région. Bien entendu, ces barrières de dégel compromettent la marche des économies régionales — nous le savons — et ont également une incidence particulière dans les régions de montagne où le déneigement, tel qu'il était envisagé au début de la saison, ne peut être finalement assuré parce qu'il faut reporter les crédits sur l'entretien.

Devant ces dégâts, que mes services avaient estimés tout d'abord à environ 500 millions de francs et qui, en dernière analyse, s'avèrent supérieurs — entre 650 et 700 millions de francs — il est très difficile de donner un chiffre valable à dix ou vingt millions près — le Gouvernement m'a autorisé à prélever 250 millions sur les crédits utilisables théoriquement seulement au cours du deuxième semestre et à les affecter dès maintenant à l'entretien.

Deux problèmes très précis, qui ont été évoqués tout à l'heure, se posent.

Comment répartir ces 250 millions, je dirais non seulement entre les départements et entre les régions, mais aussi entre les différents types de travaux possibles, et ce dernier point est particulièrement délicat ? Effectivement l'idéal serait de pouvoir faire une politique de renforcement, c'est-à-dire de reconstituer entièrement les chaussées, de les mettre hors gel et, par conséquent, de faire des réparations dans des conditions telles qu'on n'aurait plus à recommencer. Mais si l'on recourait à cette politique, compte tenu de l'ampleur des dégâts et du nombre de routes touchées par ces dégâts, on ne pourrait en réparer qu'une toute petite partie, puisqu'un renforcement, lorsqu'il est fait avant, coûte environ 250.000 francs le kilomètre et lorsqu'il est fait une fois que les dégâts sont réalisés, que la dégradation de la chaussée a été accomplie, coûte 500.000 francs.

Dans ces conditions, les 250 millions qui sont mis à ma disposition permettraient de faire mille kilomètres ou cinq cents kilomètres suivant l'une ou l'autre hypothèse, alors qu'on peut considérer qu'il y a actuellement dix mille à quinze mille kilomètres de routes touchées par les intempéries de l'hiver et qu'il faut, par conséquent, plus ou moins superficiellement ou plus ou moins profondément, comme on le décidera, réparer.

Si l'on ne peut pas recourir à ce renforcement, il faut éviter aussi de pratiquer ce saupoudrage que je dénonçais tout à l'heure. Dans ces conditions, il faut arriver à trouver un équilibre entre les deux puisque si l'on se bornait à réparer, à remettre en état, il faudrait dépenser beaucoup plus l'année suivante ou deux ou trois ans après, lorsqu'on fera les renforcements, parce que les dégâts auront été plus importants. C'est pourquoi je me suis efforcé de maintenir, malgré l'importance des dégâts et leur implantation géographique très vaste, un certain volume de renforcement d'itinéraires de caractère national. Ainsi, ces 250 millions de francs ont été répartis en deux lots : 180 millions de francs pour la réparation, disons de caractère courant, et 70 millions de francs pour le renforcement de chaussées concernant certains itinéraires.

Comment va se faire entre les départements la répartition de ces crédits ? Il faut d'abord estimer les dommages, puisqu'il va de soi que la répartition doit se faire au prorata des dégâts causés dans chaque département. Mais comment être certain que les estimations des uns sont faites selon les mêmes critères que celles des autres ? Cette raison m'a conduit, avant de répartir ces crédits, à faire procéder à un contrôle des estimations faites par les directeurs départementaux de l'équipement. J'ai confié à une mission de l'inspection générale de mon ministère le soin d'apprécier elle-même toutes les estimations faites.

Ainsi, nous sommes maintenant en possession de chiffres que l'on peut considérer comme valables et qui vont permettre de faire une répartition équitable. C'est l'inspecteur général de la région qui a la responsabilité de cette répartition. Comment la fait-il ? Essentiellement en fonction de deux critères : d'une part, les dégâts contrôlés et estimés par lui et par la mission de l'inspection générale et, d'autre part, le trafic. Voilà les deux critères qui ont été retenus. Je pense que sur ce point M. Tinant sera parfaitement éclairé.

Quant aux délais d'exécution, je dirai qu'il n'y en a pas, puisque les 180 millions ont été eux-mêmes répartis en deux tranches : une première tranche de 120 millions qui est actuellement déléguée aux départements et aux régions et une seconde tranche de 60 millions que je tiens en réserve pour être certain de pouvoir corriger les erreurs qui auraient été faites et de réaliser cette répartition équitable dont j'ai parlé tout à l'heure.

Quant aux travaux, je puis dire que déjà, dans un certain nombre de départements, ils sont commencés. Par conséquent, l'opération de sauvetage de nos routes, grâce à ces crédits, est en cours. Le démarrage de cette opération a été d'autant plus aisé, en ce qui concerne notamment les travaux de renforcement des chaussées que dès l'automne, dans l'espoir d'un

débloccage au titre du fonds d'action conjoncturelle, tout avait été prévu, spécialement les approvisionnements, pour pouvoir entreprendre les travaux dès que la possibilité financière serait dégagée.

Je ne voudrais pas évoquer ce problème d'entretien sans soulever le problème de base qui conditionne tous les autres — les orateurs qui m'ont précédé l'ont déjà dit — celui des crédits. Il est certain que les crédits ne sont pas à l'échelle des besoins. Selon notre estimation, il faudrait dans ce pays, renforcer, c'est-à-dire mettre hors gel, 15.000 kilomètres de routes en cinq ans, donc 3.000 kilomètres par an. Au prix actuel, 250.000 francs du kilomètre, c'est une somme de 750 millions de francs qu'il faudrait consacrer annuellement au renforcement de nos chaussées. Si on les ajoute aux 500 millions dont dispose le ministère de l'équipement pour l'entretien courant, il faut donc un budget d'environ 1.250 millions pour assurer un entretien convenable de notre réseau.

Je n'hésite pas à dire que si en 1971 je ne puis obtenir l'augmentation nécessaire de nos crédits d'entretien, il ne faudra pas hésiter à créer au sein du budget des routes une priorité en faveur de l'entretien en prélevant éventuellement des ressources sur le budget d'investissement. Voilà pour l'entretien.

Maintenant, je voudrais aborder le problème des investissements qui conditionnent, d'une façon générale, la capacité de nos itinéraires. Il nous faut environ 3.500 kilomètres d'autoroute vers 1975. Il nous faudrait également 3.000 à 4.000 kilomètres de grands axes véritablement modernes qui nous permettent notamment d'éviter la centralisation de notre réseau autour de Paris, de constituer un grand axe ouest, disons atlantique, un axe oriental et des voies transversales.

La combinaison de ces différents réseaux autoroutiers et de ces grands axes modernes nous permettrait par conséquent, d'ici à cinq ou six ans, d'avoir un réseau routier correspondant à celui d'un pays moderne et en voie d'industrialisation rapide. Les moyens financiers dont nous disposons sont insuffisants pour atteindre cet objectif malgré, je tiens à le souligner, la très forte augmentation enregistrée dans ce domaine. Vers 1958, nous consacrons 200 millions de nouveaux francs seulement au budget routier et nous en avons aujourd'hui environ deux milliards. C'est encore insuffisant, mais un effort a tout de même été fait.

Si, malgré les contraintes budgétaires, certains problèmes, depuis deux ans, ont pu être résolus, d'autres ne le sont toujours pas. Les problèmes résolus, vous le savez, sont ceux des autoroutes. On peut considérer que, grâce aux méthodes nouvelles instituées dans ce domaine, et en s'appuyant sur l'expérience dès maintenant acquise, le problème autoroutier de la France peut être réglé dans les cinq ou six années qui viennent, c'est-à-dire que l'objectif que j'indiquais tout à l'heure de 3.500 kilomètres peut être atteint.

En revanche, en ce qui concerne les grands axes de circulation, il y a actuellement une distorsion flagrante entre cet objectif et ce que nous pouvons faire, car au lieu des 600 à 700 kilomètres par an qu'il faudrait construire, nous en construisons 100 à 200. Sur 100 déviations prioritaires, nous pouvons en engager dix par an. C'est dire que sur ce point nous ne sommes pas à la hauteur de ce que doivent être nos ambitions, et je ne parle pas — cela a été fait avant moi — des routes nationales secondaires qui se situent entre un réseau national sur lequel on fait des efforts insuffisants, mais tout de même considérables, et un réseau départemental et communal qui, lui, est en bon état dans l'ensemble, en tout cas en meilleur état que le réseau national. Or, cette masse de routes nationales secondaires est pratiquement abandonnée.

Il faut reconnaître que des solutions nouvelles doivent être trouvées pour sortir de cette situation. Ces solutions nouvelles, je les avais déjà évoquées à cette tribune à l'occasion du budget, et je continue à travailler à ce qu'elles deviennent une réalité.

Naturellement, beaucoup d'efforts sont faits par le ministre de l'équipement et ses services pour essayer d'utiliser les crédits de la meilleure façon possible puisque ces crédits sont comptés. C'est ainsi que des idées nouvelles dans la politique routière ont été mises en œuvre. Je pense particulièrement à l'exploitation de la route qui n'avait pas été envisagée d'une façon scientifique auparavant.

Je pense à la notion de progressivité qui permet de ne pas aller tout de suite à la solution la meilleure et par conséquent la plus coûteuse et donc, dans la mesure où nous acceptons d'être modestes et d'avancer lentement dans la voie du progrès, de faire tout de même beaucoup plus de choses. Je pense à l'abaissement des normes techniques qui a pu déjà être réalisé en partie et qui a consisté à nous aligner sur les normes pratiquées par d'autres pays, car nous étions très « perfectionnistes ». Je pense aussi à l'augmentation du volume des commandes. C'est

un facteur essentiel qui a permis d'abaisser le prix de revient d'une façon considérable et l'on peut en juger par le cas limite des autoroutes privées où on arrive à un abaissement du coût de 25 p. 100 et même davantage. Je pense enfin à l'introduction de la concurrence dans la conception même des ouvrages, à l'appel à l'initiative, à l'innovation technique des entreprises dans une coopération plus équilibrée entre elles et l'administration.

Tout cela donne indiscutablement des résultats et permet, compte tenu du budget insuffisant dont nous disposons, de réaliser davantage de choses qu'auparavant. Mais l'innovation la plus grande a été le financement privé des autoroutes. J'ai dit que ce système résolvait le problème autoroutier. En réalité, il présente des avantages tellement évidents que l'on ne peut guère le discuter à partir du moment où l'on considère comme une nécessité nationale d'avoir des autoroutes et où l'on a choisi, comme moyen de développement des autoroutes, la voie du péage.

Bien sûr, on peut ouvrir une discussion économique, académique même, sur l'opportunité d'avoir ou non le péage sur les autoroutes. Il va de soi qu'il peut être plus agréable de construire des autoroutes sans péage, comme c'est le cas dans certains pays. Mais sur le plan économique et sur le plan social, est-ce finalement la solution la meilleure ? Cela n'est nullement évident. En tout cas, pour nous, le problème est simple : ou bien des autoroutes avec péage, c'est-à-dire faisant appel seulement à l'usager dans le cadre du financement privé puisqu'il n'y a plus d'appel au budget, donc au contribuable ; ou bien pas d'autoroute du tout puisque, si l'on s'en était tenu au budget, on aurait fait 40 kilomètres d'autoroutes en 1970 au lieu de 300. Par ailleurs, si l'on voulait supprimer le péage, quelle alternative existerait si ce n'est l'augmentation des impôts ?

Dans un pays où il n'y a encore que 1.500 kilomètres d'autoroutes et où, par conséquent, la plupart de nos régions ne sont pas concernées directement par ces autoroutes, un financement par le péage est sans doute une solution économiquement et socialement plus juste qu'un financement par l'impôt.

Le système de financement privé a une vertu non seulement parce qu'il institue dans le secteur des autoroutes le caractère privé, mais aussi par sa valeur de contagion dans la mesure où, du même coup, le système public des sociétés d'économie mixte a été radicalement transformé et a évolué très rapidement vers le progrès en suivant l'exemple des sociétés privées.

Un bouleversement a en effet été apporté dans les conditions de fonctionnement des sociétés d'économie mixte. Elles ont été libérées. Elles travaillent désormais sans les règles administratives et financières qui les enserraient et, du fait de la concurrence qui existe entre les autoroutes privées et elles, sans aide budgétaire. C'est donc une dynamique générale qui a été créée par ce système et qui, je le répète, permet de résoudre notre problème.

Trois cents kilomètres d'autoroutes seront entrepris dès 1970. Le décret de concession Paris-Poitiers, Paris-Le Mans a été signé aujourd'hui même. Le groupe qui sera amené à construire le réseau Rhône-Alpes sera bientôt désigné.

J'espère aussi qu'un nouveau concours sera bientôt ouvert : celui de Paris—Strasbourg. Dans l'année qui vient devraient être lancés, d'une façon ou d'une autre, soit par le truchement de sociétés d'économie mixte renouées, libérées, soit par celui de sociétés purement privées, les quatre ou cinq réseaux d'autoroutes dont notre pays a besoin.

Je ne parle pas du problème des routes nationales secondaires car je suis convaincu que l'on trouvera là une solution.

Reste le problème des grands axes. Deux solutions s'offrent à nous : ou l'augmentation très forte des crédits ou le recours à l'emprunt. J'ai demandé la possibilité de recourir à l'emprunt — cela, après tout, est concevable — mais jusqu'à maintenant je n'ai pas pu obtenir l'autorisation de le faire.

Pour ce qui est des voies navigables, je voudrais dire très rapidement et très sommairement que, dans ce domaine, il faut manifester beaucoup de réalisme. La priorité, disais-je, va d'abord à la création d'une autoroute lorsqu'une région n'a pas encore acquis un développement démographique et industriel d'une grande ampleur. Ce n'est que lorsque ce développement atteint une intensité comparable à celle de la Ruhr ou de la Belgique qu'il faut faire appel à la voie navigable. C'est ce qui doit nous guider dans notre politique des voies navigables.

La priorité doit être donnée, pendant un certain nombre d'années encore, à l'aménagement des vallées en commençant par celles où les milieux économiques et démographiques sont suffisamment denses : le Nord avec Dunkerque-Denain-Valenciennes et une liaison assurée avec la Belgique et Lille ; la vallée de la Seine ; la vallée de l'Oise ; la vallée de la Moselle avec possibilité de développer la région industrielle qui se

trouve en amont de Metz ; enfin, les vallées du Rhône et de la Saône. Tels sont les grands aménagements que nous devons poursuivre en priorité.

M. Charles Suran. Le reste de la France sera un désert !

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. On peut évidemment s'interroger sur le sort de tous ces projets dont on a tant parlé et qui impliquent le franchissement des seuils appelés Mer du Nord-Méditerranée, Seine-Est. Il faut en reconnaître l'intérêt et, par conséquent, les admettre dans notre politique comme un objectif. Mais il faut les situer à leur place. Compte tenu de nos moyens budgétaires actuels, il est raisonnable de réaliser d'abord l'aménagement des vallées. On s'attaquera ensuite au franchissement des seuils. Voilà, je crois, ce que commande le réalisme.

Pour terminer je rappellerai l'idée par laquelle j'ai ouvert cet exposé, à savoir la nécessité d'une politique dynamique des infrastructures dans l'économie moderne. Mais j'y ajouterai deux idées nouvelles : d'un côté, la nécessité de ne pas rêver lorsque l'on élabore des plans et, d'un autre côté, la nécessité de se fixer des objectifs cohérents. Par objectifs « cohérents » j'entends objectifs complets ayant une chance d'être atteints et, de ce fait — j'insiste sur ce point — faisant l'objet d'une programmation réaliste.

Jusqu'à maintenant nous avons fait des plans très ambitieux, pratiquement sans programmation. Dorénavant, faisons une planification moins ambitieuse quant au champ qu'elle recouvre mais, en revanche, ayons une programmation beaucoup plus rigoureuse dans les moyens qu'elle confère. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Robert Bruyneel. Je vous ai écouté avec beaucoup d'attention, monsieur le ministre, et mon intervention n'est pas destinée à vous critiquer, car je sais que vous avez hérité d'une lourde succession et vous avez plaidé avec sincérité un difficile dossier. Mon exposé est plutôt destiné à vous aider, même si vous le jugez parfois sévère.

Après les excellentes interventions de mes deux éminents collègues, M. Schleiter et M. Tinant, je voudrais limiter la mienne à un problème particulièrement grave et même inquiétant, le plus inquiétant de tous : celui des accidents de la circulation.

Au début de chaque semaine, la presse et la radio nous communiquent le nombre des morts et des blessés du week-end par suite des accidents de la route. Vous connaissez ce triste bilan qui s'aggrave d'année en année. Il est effrayant et beaucoup d'automobilistes ne prennent plus la route qu'avec une sorte de hantise.

Au cours de l'année 1969, on a enregistré 227.788 accidents causant 14.905 tués et 318.532 blessés dont un grand nombre demeureront infirmes. Le Gouvernement, certes, se préoccupe de ce douloureux problème, mais que fait-on pour enrayer efficacement ce massacre ? On multiplie les conseils de prudence, on améliore la surveillance et la signalisation des routes, on entrave même la circulation des poids lourds sur certains itinéraires et à certaines heures, ce qui crée d'ailleurs de grandes difficultés, on va réprimer plus sévèrement les auteurs d'accidents en état d'ivresse ou d'euphorie éthylique, etc. Mais on n'apporte pas de remèdes suffisants, les véritables remèdes, aux principales causes de cette hécatombe : l'état lamentable d'une grande partie de notre réseau routier et la pénurie d'autoroutes de liaison.

Je ne plaide pas, monsieur le ministre, pour mon département, dont le réseau routier est en bon état et suffisant, sauf malheureusement en ce qui concerne les routes nationales. Si ce réseau est en bon état, c'est à cause des lourds sacrifices que s'imposent les collectivités locales devant la carence de l'Etat. Depuis longtemps, hélas ! et plus particulièrement depuis dix ans, on a omis de consacrer à nos routes les crédits indispensables pour supporter l'augmentation du nombre des véhicules en circulation et l'accroissement de leur vitesse. Sur les quinze milliards de francs lourds environ de taxes diverses prélevées actuellement sur les usagers de la route le budget ne consacre que 14 p. 100 de ce chiffre au réseau routier contre 58 p. 100 en Allemagne fédérale, 78 p. 100 en Suisse, 80 p. 100 en Suède, 99 p. 100 en Autriche et 100 p. 100 aux Etats-Unis et au Japon.

Le montant très insuffisant des crédits d'entretien explique le délabrement de nos chaussées, vous l'avez reconnu tout à l'heure, monsieur le ministre, car ils sont tombés à 550 millions de francs en 1968 et ont été ramenés à 519 millions en 1969 et à 516 millions en 1970, auxquels il faut ajouter les 250 millions de crédits que vous avez fait débloquent récemment. Il aurait fallu au moins doubler ces crédits pour assurer un entretien normal et éviter que nos routes secondaires risquent bientôt de devenir inutilisables.

Chaque année, les crédits budgétaires destinés aux infrastructures routières ont été tellement rognés que les prévisions, pourtant insuffisantes, du V^e Plan n'ont été réalisées qu'à 59 p. 100.

Quant au réseau d'autoroutes de liaison, il existe surtout en projet et, en raison de la carence financière de l'Etat, on a dû avoir recours à l'entreprise privée pour construire, d'ici à 1975, quelques centaines de kilomètres d'autoroutes qui ne desserviront encore qu'une partie du territoire et coûteront très cher aux usagers déjà écrasés de charges, particulièrement aux transporteurs routiers qui se plaignent que les péages soient presque aussi coûteux que le gas-oil consommé sur les parcours soumis à perception.

Monsieur le ministre, vous vous êtes montré favorable au péage. Je ne disconviens pas que ce soit un système, mais encore faut-il que ce péage ne soit pas imposé dans un pays dont les usagers de la route sont déjà écrasés de charges comme la T. V. A., le prix du carburant, qui est le plus élevé du monde, la carte grise, la vignette, etc. ; en un mot tous les impôts que vous connaissez. Il est bien évident que de nombreux conducteurs n'emprunteront pas les nouvelles autoroutes pour ne pas payer la taxe qu'ils jugeront excessive.

Je voudrais vous signaler en passant, monsieur le ministre, qu'ont été réunis à la préfecture d'Orléans, tout récemment, à propos du tracé de l'autoroute A-10, les parlementaires de la région, les présidents des conseils généraux, les fonctionnaires intéressés à la question, un certain nombre de journalistes pour entendre un exposé, fort intéressant d'ailleurs, du directeur des routes. Mais j'ai constaté qu'il nous était tout à fait impossible d'obtenir la moindre modification du tracé.

On ne peut faire passer les autoroutes à proximité des forêts domaniales et encore moins les traverser, bien entendu. Les autoroutes ne peuvent non plus approcher des châteaux, alors que normalement on pense que les autoroutes devraient être empruntées par les touristes désirant aller les visiter. On a installé près de Chambord d'importantes usines atomiques, mais on estime qu'une autoroute déparerait le paysage. Par contre, on bouleverse sans précautions la propriété privée, même s'il s'agit de vignobles ou de terres à blé. Il est donc inutile d'organiser des réunions de ce genre si nous ne pouvons obtenir aucune modification de tracé.

On a fait un gros effort, sans doute utile, pour moderniser la S. N. C. F. et pour électrifier ses lignes principales. Les mêmes dépenses auraient permis d'aménager dans toute la France un réseau complet d'autoroutes qui nous fait gravement défaut aujourd'hui alors qu'on s'est contenté de réaliser, pendant le même laps de temps, un millier de kilomètres d'autoroutes à péage. Comme il y a beaucoup moins de risques d'accident par voie ferrée que sur les routes, on a eu le plus grand tort de négliger ce secteur essentiel.

En France, quand les routes deviennent dangereuses, par suite de leur mauvais état, de passages difficiles, d'une conformation défectueuse, etc., on place des panneaux : « route déformée », « chaussée bombée », « route glissante », « virage dangereux », « dos d'âne », « cassis », « voie étroite », par exemple, alors qu'il faudrait remédier à ces imperfections sans perdre de temps.

Je connais plusieurs tronçons de route où le panneau « voie déformée sur X kilomètres » existe depuis plus de dix ans et l'on n'a absolument rien fait d'autre que de boucher de temps en temps les trous. C'est simple et peu coûteux, sauf lorsque l'on fait le total des vies humaines perdues, des blessures occasionnées et des dommages matériels accumulés du fait de pareilles négligences.

Le dernier-né de ces panneaux est celui qui limite la vitesse à 110 kilomètres-heure sur 16.000 kilomètres de route pour toutes les voitures. Puisqu'il y a trop d'automobiles en circulation et pas assez de bonnes routes, on réduit leur vitesse. C'est également simple, beaucoup plus simple que de fournir aux usagers, avec l'argent qu'ils versent si abondamment, le réseau routier qui leur permettra de rouler avec le maximum de sécurité.

L'uniformité de cette mesure, qui portera un grave préjudice à notre industrie automobile en l'orientant vers la fabrication de petites cylindrées, est choquante. Il est bien évident qu'il est plus dangereux de rouler à 110 kilomètres-heure avec une petite voiture, surtout si elle est vétuste et mal entretenue, qu'à 130 kilomètres-heure avec une DS récente et en bon état. L'habileté ou la maladresse dans la conduite entre également en ligne de compte et il aurait été préférable d'expérimenter seulement cette réglementation les samedi, dimanche et jours fériés, c'est-à-dire pendant les périodes d'intense circulation. Pour ma part, je ne crois pas que des automobilistes constamment préoccupés de l'aiguille de leur compteur pour ne pas

dépasser le chiffre fatidique de 110, courent moins de risques. Je doute également qu'on puisse faire respecter cette limitation quand on voit la vitesse à laquelle roulent, sur le boulevard périphérique de Paris, les automobilistes — lorsqu'il n'y a pas d'embouteillage, bien entendu (*Sourires.*) — malgré tous les panneaux avertissant qu'il ne faut pas dépasser les 80 kilomètres-heure.

Si l'on veut que la route soit moins meurtrière, il faut d'abord qu'elle soit adaptée à l'importance du parc automobile et il faut aussi exercer une stricte surveillance sur les vieux véhicules insuffisamment entretenus qui présentent énormément de dangers. En France, on peut rouler indéfiniment avec une voiture de n'importe quel âge sans qu'elle ait jamais été vérifiée par personne. Des voitures ont les pneus usés, des freins qui ont perdu leur efficacité et une mauvaise direction ; qu'importe, on prend la route et on fonce. Ce sont là des dangers permanents, monsieur le ministre, que vous n'avez pas le droit de tolérer.

D'autre part, si l'on maintient la limitation de vitesse dans les conditions actuelles, il serait également équitable d'uniformiser le prix de la vignette au taux le plus bas, en attendant sa disparition définitive depuis longtemps réclamée.

Je voudrais enfin souligner que si la route est devenue la cause de tant de deuils et de tant de larmes, la responsabilité n'en incombe pas au Parlement. Je vous rappellerai que c'est mon ami et collègue Georges Litalien, alors député de Loir-et-Cher, qui a demandé et obtenu, par la loi du 20 décembre 1951, la création du fonds spécial d'investissement routier, chargé de financer les travaux de construction et d'amélioration des routes.

Il justifiait cette création par la nécessité de réaliser une politique routière résumant les légitimes aspirations des usagers de la route. Ce texte précisait que le développement des réseaux routiers devait suivre les besoins d'une circulation sans cesse croissante. Le produit global d'une taxe sur les carburants serait proportionnel à cette dernière et fournirait les moyens adéquats au fonctionnement du nouvel organisme.

A l'origine, le fonds routier comprenait une tranche nationale, une tranche départementale et une tranche vicinale, qui recevaient respectivement 18 p. 100, 2 p. 100 et 2 p. 100 du produit des droits intérieurs sur les carburants. De plus, les travaux d'entretien étaient exclus et demeuraient à la charge du budget général.

Si l'œuvre de Georges Litalien, qui a fait preuve de tant d'intelligente clairvoyance, était restée intacte, il n'y aurait pas en France actuellement de problème routier car nous serions dotés d'un réseau de routes et d'autoroutes sans péage tout à fait adapté à la circulation actuelle.

Malheureusement, les lois constitutives du fonds routier ne furent en fait jamais appliquées. Dès l'année suivante, en 1952, le pourcentage des droits intérieurs sur les carburants affectés à la tranche nationale était diminué.

La volonté du législateur de 1951 a subi bien des vicissitudes. Non seulement la dotation budgétaire prévue a été rarement versée, mais la part des taxes intérieures sur les carburants a été progressivement réduite tandis que les ressources du fonds routier ont servi à financer des travaux de modernisation, certes, mais aussi des travaux de reconstruction de ponts détruits par faits de guerre.

Systematiquement, et en particulier depuis 1958, le fonds spécial d'investissement routier a été amputé d'une grande partie de ses ressources au profit du budget général et le taux de prélèvement est même tombé à 7,7 p. 100, en 1960, au lieu des 22 p. 100 primitivement prévus. De plus, une ordonnance du 2 janvier 1959 a pratiquement remis en cause son autonomie car il n'était plus question de dépenses sur ressources affectées.

On comprend, dans ces conditions, que le fonds routier n'ait pu assurer la modernisation du réseau routier et, *a fortiori*, construire des autoroutes. Il était devenu inutile d'établir des plans dont on savait à l'avance qu'ils ne pourraient être réalisés et l'on se contenta de programmes de travaux plus ou moins réduits selon les possibilités financières.

Dès 1952, quelques mois avant sa mort, Georges Litalien était contraint de défendre le fonds spécial d'investissement routier devant le Parlement contre les tentatives de réduction de crédits et je vous citerai quelques phrases du discours qu'il prononça, à l'Assemblée nationale, le 26 février 1952, qui vous paraîtront singulièrement prophétiques :

« La modernisation de nos routes — s'écriait Georges Litalien — est un devoir, non seulement vis-à-vis des commodités de la circulation, mais aussi vis-à-vis de la sécurité. Les routes bombées, les routes dérapantes, les étranglements de voies sont autant de causes d'accidents mortels dont nous ne pouvons nous permettre d'être tenus pour responsables.

« Je ne puis — concluait Georges Litalien — et nous ne pouvons accepter une réduction des crédits affectés au fonds routier.

C'est une question de sécurité qui met en cause l'existence de vies humaines. »

Cette voix d'outre-tombe situe bien les responsabilités. S'il y a eu tant de morts et tant de blessés par accidents d'automobiles ces dernières années, c'est principalement parce qu'on a détourné de leur destination des fonds qui auraient dû être employés à l'amélioration de la circulation routière. Il n'est pas normal que la France, qui se montre si généreuse à l'égard de pays étrangers dont certains lui manifestent peu d'amitié et de reconnaissance, n'utilise pas ces ressources pour équiper en priorité son territoire et plus particulièrement ses routes.

Aussi le Sénat, monsieur le ministre, qui est le grand conseil des communes de France, déplore vivement la situation critique de communes rurales qui se débattent dans des difficultés inextricables pour améliorer la vicinalité locale. Les budgets de milliers de collectivités locales ont atteint leur point de rupture, le pourcentage des dépenses consacrées aux frais d'entretien de la voirie est trop élevé et cependant tout n'est pas fait. Contraintes d'avoir recours à l'emprunt et d'aggraver une fiscalité déjà trop lourde, les communes réclament en vain les subventions dont elles ont un impérieux besoin. A quoi bon demander aux agriculteurs de s'équiper et de se moderniser si l'on ne peut leur donner les routes indispensables pour faire circuler leur matériel ?

Pour remédier à toutes ces difficultés, il n'existe qu'un seul moyen, c'est de consacrer à notre réseau routier une part très importante et intangible des sommes considérables que les automobilistes versent au Trésor.

En un mot, il faut non seulement rétablir dans leur intégralité les ressources primitives du fonds routier, mais les augmenter au moins provisoirement pour rattraper l'important retard de notre équipement dont nous mesurons aujourd'hui les douloureuses conséquences. C'est seulement à ce prix qu'on pourra réduire le nombre des accidents de la circulation et sauver des vies humaines en péril. (*Applaudissements.*)

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

M. Fernand Chatelain. Monsieur le ministre, monsieur le président, mes chers collègues, je voudrais d'abord remercier MM. Schleiter et Tinant d'avoir permis qu'avant la discussion des options du VI^e Plan puisse venir ce débat sur le problème des moyens de communication.

Il est effectivement une vérité fondamentale, comme l'a dit tout à l'heure M. le ministre, à savoir que dans la société moderne les possibilités de développement économique ne peuvent pleinement s'exprimer qu'autant que les infrastructures correspondent aux besoins de la production et de la vie de la société. Mais alors que la France était, au début du siècle, richement dotée tant en ce qui concerne le réseau routier que le réseau ferroviaire et les voies navigables, nous nous trouvons maintenant dans une situation de plus en plus alarmante.

Le rapport sur les options du VI^e Plan reconnaît que « sur le réseau routier de rase campagne, les conditions de circulation offertes à l'utilisateur se sont nettement dégradées entre 1965 et 1970 » ; que notre politique des moyens de communication a eu pour conséquence « des détournements de trafic dont bénéficient les autres ports du Marché commun », que « le développement de la circulation automobile et la gêne croissante, parfois la paralysie qui en résulte pour le trafic urbain, ont, spécialement dans les grandes agglomérations, des conséquences graves sur le bon fonctionnement de l'économie et sur les conditions de la vie urbaine ».

Encore faudrait-il que cette constatation s'accompagne d'une recherche des causes réelles de cette situation et que des conclusions positives s'en dégagent. Mais au lieu d'aborder le problème de face, la propagande officielle s'emploie à détourner l'attention sur des mesures telles celles, s'employant à limiter les accidents qui, bien que nécessaires, ne s'attaquent pas aux racines des difficultés.

Ce que la télévision ne dit pas aux usagers de la route, c'est que sur les 15 milliards de francs lourds qu'ils paient chaque année sous forme de taxes diverses, 14 p. 100 seulement sont consacrés au réseau routier ; que, par rapport aux prévisions retenues à l'origine du V^e Plan, les infrastructures du réseau routier n'étaient réalisées qu'à 50 p. 100 ; que les crédits d'entretien sont tombés de 550 millions de francs en 1968 à 519 millions en 1969 et 516 millions en 1970, alors que l'état des chaussées aurait exigé qu'ils soient au moins doublés pendant la même période.

C'est cela la cause de la faiblesse de nos moyens de communication : l'insuffisance des crédits qui sont consacrés tant à la modernisation qu'à l'entretien.

Ce ne sont pas l'instauration du péage sur les autoroutes et leur financement par les établissements privés qui peuvent apporter une solution durable.

Parce que le réseau national est sursaturé, les routiers se sont vu interdire certains itinéraires au moment des départs en vacances, ce qui les a amenés à bloquer les routes. On leur reproche, par ailleurs, de ne pas emprunter suffisamment les autoroutes. Que répondent-ils à cela? Le coût excessif des péages. Selon leurs organisations — M. Bruyneel l'a rappelé — il est presque aussi élevé que le prix du gas-oil consommé par leurs camions. Aussi, ils évitent les autoroutes à péage, viennent encore surcharger le réseau routier de rase campagne, lui faire supporter un trafic pour lequel il n'était pas fait, accélérer la dégradation des grands itinéraires, particulièrement en hiver, et augmenter par conséquent les charges d'entretien qui pèsent sur le budget des ponts et chaussées.

Le financement privé des autoroutes ne pourra qu'accroître un tel état de fait. La privatisation conduit inéluctablement à la recherche des moyens d'assurer le profit maximum pour les capitaux investis. Pour les autoroutes, ce ne peut être, outre les profits de la spéculation immobilière, que par l'augmentation du péage, ce qui aura pour conséquence d'accroître les tendances actuelles et d'empêcher encore plus les autoroutes de jouer le rôle de soulagement du réseau routier national qu'elles devraient normalement assurer.

Il y a donc lieu de s'interroger sur les chances de développement des moyens de communication dans le cadre de la politique des transports voulue par le Gouvernement. La concurrence dans les transports intérieurs permettrait, selon ses vues, la satisfaction des besoins de l'économie au moindre coût pour la collectivité. Une politique des transports fondée sur la concurrence entre le rail, la route, la voie aérienne et la voie d'eau, dans laquelle le rôle de l'Etat serait de créer l'harmonisation des conditions de la concurrence, implique nécessairement un gaspillage des efforts, le renforcement des disparités entre les régions fortes et les régions faibles, ce sont des considérations étrangères à la collectivité qui continueront à dicter les choix, aussi bien pour l'aménagement d'infrastructures nouvelles que pour les conditions d'exploitation des entreprises de transport et les réformes de structures à promouvoir.

Le rapport sur les options du VI^e Plan indique « qu'il faut éliminer certaines distorsions, de façon à réaliser une meilleure répartition du trafic entre deux systèmes concurrents et à optimiser l'utilisation des réseaux en place, sans contrevenir aux règles de l'économie de marché ». On ne voit pas bien comment ce mariage de la carpe et du lapin peut se réaliser.

C'est au contraire dans l'organisation d'un système de transport reposant, non pas sur la rivalité, mais sur la complémentarité des différentes techniques qu'il faut rechercher la pleine efficacité et la mise de nos moyens de communication à la hauteur des nécessités.

Les besoins en équipement de transports sont manifestes pour toutes les régions françaises; pour certaines, ils sont vitaux. En l'absence des moyens suffisants pour parvenir à les satisfaire immédiatement, il serait particulièrement souhaitable d'encourager l'utilisation à plein de la capacité de transport de la S. N. C. F., ce qui aurait en outre l'avantage d'en assurer une meilleure rentabilité et permettrait d'éviter la fermeture de certaines lignes.

En ce qui concerne le réseau routier, l'essentiel reste bien entendu l'équipement du territoire en autoroutes de liaison et de dégagement, qui doit s'effectuer non pas en fonction du critère de la rentabilité, mais en fonction des nécessités qu'impose un développement économique équilibré de tout le territoire. Le financement privé ignore ces nécessités. C'est en utilisant en priorité les ressources prélevées sur l'usager de la route pour l'entretien et l'amélioration des voiries que l'on peut trouver les moyens nécessaires. C'est ce qu'ont fait les pays dont on vante l'importance du réseau autoroutier et qui n'ont pas recours au péage.

50 p. 100 minimum du produit de la taxe sur les carburants devraient être versés au fonds d'investissement routier. La moitié de ces versements devraient être ristournés aux communes et aux départements qui ont à entretenir 95 p. 100 de la longueur totale des routes françaises supportant 50 p. 100 du trafic total.

Si le problème est d'ordre national, la situation des transports est particulièrement difficile dans la région parisienne et dans les grandes villes. Il faut non seulement envisager, mais effectivement réaliser un effort très important en matière d'infrastructure de transport et de circulation en accordant, en milieu urbain, la priorité aux transports collectifs et en offrant aux usagers des services rapides, confortables, économiques. L'effort principal doit donc porter en premier lieu sur

le développement des équipements ferroviaires classiques et éventuellement sur la mise en œuvre de techniques nouvelles de transports collectifs.

Une politique des transports fondée sur la complémentarité et non sur la concurrence des différentes techniques permettrait de rationaliser les investissements. Mais il n'en reste pas moins que d'importants travaux sont à engager pour satisfaire les besoins, d'importants crédits sont nécessaires. Qui doit, qui peut les procurer? Le bilan du V^e Plan, qui se traduit par une accentuation du décalage entre les nécessités et les réalisations, résultant de l'insuffisance criante des moyens financiers mis en œuvre, devrait logiquement conduire à reconsidérer les principes qui ont dicté la politique des transports. Mais le gouvernement des monopoles capitalistes ne peut se dégager des règles qui régissent l'économie de marché qu'il entend au contraire généraliser, d'une manière encore plus systématique dans ce domaine, pendant le VI^e Plan.

Dans l'optique actuelle, la réalisation d'investissements importants par l'initiative privée implique que les usagers paient toujours plus cher le prix du service rendu, car ce n'est pas l'importance nationale de l'opération qui guide les investissements mais uniquement la rentabilité de l'opération.

Le pouvoir sait fort bien les obstacles qu'il rencontrera, car les usagers estiment à juste titre qu'ils paient déjà plus cher que partout ailleurs. Nous n'aurons donc pas l'optimisme de M. le ministre quant à la réalisation de 3.500 kilomètres d'autoroutes d'ici à 1975 par ces moyens. Nous pensons au contraire que fonder la réalisation des autoroutes indispensables, l'adaptation des moyens de transport actuels, la mise en œuvre des techniques nouvelles sur le financement privé, traduit en fait l'acceptation d'une nouvelle accentuation de notre retard en équipements à la fin du VI^e Plan.

Amputez votre pouvoir d'achat en payant plus cher le prix des transports pour grossir les profits d'une minorité privilégiée ou subissez les conséquences toujours plus graves de l'insuffisance des moyens de communication, tel est le choix que proposent aux Français les options du VI^e Plan.

Mais il est une autre option, celle que nous leur proposons, qui consiste à rogner sur les profits et à réaliser une planification démocratique que rendrait possible la nationalisation des secteurs clés de l'économie et la participation réelle des travailleurs à la gestion démocratique des affaires politiques, économiques et sociales du pays. C'est la seule qui peut dégager les moyens financiers permettant de réaliser les infrastructures dont notre pays a besoin pour un développement harmonieux de son économie sur tout le territoire, condition de l'amélioration des conditions de vie et du progrès social.

Le pouvoir voudrait, dans la discussion des options du VI^e Plan, se servir des difficultés que sa propre politique a créées pour tenter de présenter comme des nécessités les solutions qui servent les intérêts de la haute banque. Tout au long de cette discussion, nous nous emploierons à faire la clarté sur les options qu'il nous propose, qui visent à accentuer le caractère réactionnaire de sa politique, afin que les masses laborieuses, comprenant la nocivité de ce plan pour leurs conditions de vie et pour l'avenir de la France, imposent par leur action unie les changements profonds auxquels ils aspirent. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

M. le président. La parole est à M. Marcel Boulangé.

M. Marcel Boulangé. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, il ne m'est pas possible de laisser se dérouler ce débat sans monter à la tribune pour protester avec énergie contre l'état des routes nationales dans la région que je représente. Les orateurs qui m'ont précédé ont traité du problème général avec talent; je voudrais, pour ma part, plus modestement, brièvement rassurez-vous, appeler l'attention sur la situation dans le territoire de Belfort.

Ce petit département est doté d'environ 120 kilomètres de routes nationales. Il y a quelques semaines, 59 kilomètres étaient en assez bon état, 37 kilomètres en mauvais état et 20 kilomètres étaient considérés comme impraticables. Depuis cette date la situation ne s'est pas améliorée, si bien que l'on peut dire que la moitié du réseau, qu'il faudrait refaire presque entièrement, ne peut être utilisée normalement.

Il va sans dire que dans les départements voisins la situation est la même, notamment sur les routes nationales 83, 19 et 19 B. On se croirait littéralement au lendemain de la Libération.

J'ai eu l'occasion de faire plusieurs longs déplacements dans notre pays ces derniers temps et j'ai pu me rendre compte combien l'Est de la France est dans une situation hautement critique. Nos collègues de la plupart des autres régions ne peuvent imaginer les risques et l'exploit sportif qui sont entraînés par le simple voyage de Vesoul à Belfort ou de Belfort à Strasbourg par exemple.

Croyez-moi, monsieur le ministre, chez nous il n'est pas besoin de limiter la vitesse à 110 kilomètres à l'heure. Sur de très nombreuses sections, les automobilistes doivent se livrer à un véritable slalom, non pas pour éviter les trous, mais simplement pour passer dans ceux qui sont les moins profonds. Le danger redouble lorsqu'une portion de chaussée semble correcte. En effet, les conducteurs non avertis se réjouissent, appuient un peu sur l'accélérateur, mais ils sont rapidement ramenés à la réalité, et chez le garagiste, par les nids de poule remplis d'eau qui surgissent brusquement devant les roues. Le danger présenté par ces sections est en définitive beaucoup plus grand que par celles où l'on ne peut rouler qu'à dix kilomètres à l'heure.

Cet état de choses est évidemment préjudiciable non seulement aux véhicules des braves automobilistes qui paient l'essence la plus chère du monde, mais il constitue également une entrave à une vie économique normale, il épuise les chauffeurs de camions dont les cargaisons sont souvent détériorées et subissent des retards importants; il entraîne en outre des voyages bi-quotidiens éreintants, c'est le cas de le dire, pour les nombreux ouvriers utilisant, de jour comme de nuit, les cars de ramassage des sociétés Alsthom ou Peugeot.

La situation est d'une telle gravité que M. Fanton, secrétaire d'Etat à la défense nationale, a promis il y a plus de deux mois de mettre des militaires et du matériel du 19^e régiment du génie de Besançon à la disposition des autorités responsables pour effectuer les travaux les plus urgents. Cette promesse, qui a fait à l'époque l'objet d'une large publicité, n'a pas été suivie d'effet pour différentes raisons, dont le mauvais temps, mais la plus simple et la plus importante des raisons, c'est qu'il n'y a pas de crédits pour payer les militaires. Au demeurant, ces derniers ont peu l'expérience de ce genre de travaux et il suffit de donner les crédits nécessaires au personnel des ponts et chaussées pour les réaliser.

Savez-vous que les syndicats d'initiative étrangers, et plus particulièrement allemands, conseillent à leurs automobilistes d'éviter les itinéraires français de la région et de passer en Suisse? Voilà, n'est-il pas vrai, une excellente propagande touristique à la veille des vacances.

Quelles sont les causes d'une situation aussi catastrophique? On invoque, bien sûr, les conditions climatiques qui ont été mauvaises, les pluies, le gel, le dégel, mais ces conditions sont les mêmes de l'autre côté du Rhin et de l'autre côté de la frontière suisse, où les routes sont bonnes cependant.

On invoque également la multiplication des transports routiers et le poids des camions. Il y a là, certes, une part de vérité, mais la situation n'est pas différente dans les autres pays. On peut toutefois remarquer, à ce propos, que la charge à l'essieu est sans doute excessive en France. Si les pouvoirs publics estiment qu'il s'agit là d'une cause importante de dégradation, pourquoi ne fixent-ils pas des charges maxima à l'essieu comparables à celles en vigueur dans certains pays voisins?

A noter d'ailleurs que ces camions commencent à utiliser les routes départementales, que le conseil général a toujours entretenues sérieusement, si bien que ces dernières se dégradent à leur tour.

En bref, les responsables trouvent toujours des causes techniques plus ou moins valables, alors que le grand coupable est connu de tout le monde depuis des années. C'est le manque de crédits, tout simplement, et il ne date pas d'hier.

Notre réseau routier est dans un état de plus en plus lamentable chaque hiver parce que, depuis de nombreuses années, au lieu de procéder à un entretien correct, à un renforcement et à une restructuration périodiques du soubassement des voies de communication, les crédits sont à peine suffisants, dans mon département en tout cas, pour boucher les trous sur les routes et, dans le meilleur des cas, pour répandre une couche de cailloux que l'on recouvre d'un mince tapis le moment venu.

M. François Schleiter. Mon cher collègue, voulez-vous me permettre de vous interrompre?

M. Marcel Boulangé. Je vous en prie.

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

M. François Schleiter. Mon cher collègue, M. le ministre de l'équipement, malgré des conceptions emportant notre approbation, a été le premier à vous donner, tout à l'heure, l'excellente, la brillante et pertinente démonstration du manque de crédits dont il souffre et, à l'instant, vous venez de citer un fait auquel je veux adhérer et qui paraît très important.

Sans parler de l'hiver dernier, sans parler de l'entretien, le profil de certaines routes est jugé à l'extérieur de nos frontières comme dangereux, inadmissible et les syndicats d'initia-

tives, les organisateurs de grands circuits routiers recommandent à leurs adhérents, par écrit et oralement, de passer par le Luxembourg ou tel autre pays, mais d'éviter la route nationale n° 64, qui relie tous les pays nordiques à la Suisse au travers de la France, car son profil est jugé trop dangereux et inadmissible.

Cela n'a rien à voir avec l'hiver dernier et ces recommandations d'éviter tout un itinéraire de chez nous sont extrêmement dangereuses, comme vous le disiez à l'instant, mon cher ami, pour notre tourisme. Vous citez un fait, je vous en cite un autre et, hélas! ils se multiplient!

M. Marcel Boulangé. Votre confirmation démontre que la situation est la même dans toute la région de l'Est.

Dans ces conditions, dès que le mauvais temps est revenu, les routes se dégradent rapidement à nouveau chaque année davantage, si bien qu'aujourd'hui elles sont dans un état qui est proprement scandaleux.

Votre charge, monsieur le ministre, est trop récente pour que vous ayez une part de responsabilité dans cette situation. J'espère que vous pourrez prendre les mesures nécessaires, mais je crains fort que les choix fondamentaux de la politique gouvernementale ne vous en donnent pas les moyens. C'est ainsi que, dans mon département, il a été accordé une somme permettant de faire des travaux sur moins de 15 kilomètres. On parle maintenant de mise hors gel de certaines sections, nous en sommes heureux, mais on le fait comme s'il s'agissait d'un miracle, alors qu'il s'agit simplement de refaire les routes comme elles devraient être toutes reconstruites en 1970, avec un soubassement convenable.

Monsieur le ministre, tout à l'heure, vous avez annoncé l'utilisation dès à présent de 250 millions de francs qui devaient seulement être dépensés au cours du deuxième semestre 1970. Mais cette décision ne donne pas un franc supplémentaire pour 1970. Or, il existe bien les crédits bloqués du fonds d'action conjoncturelle et, si j'ai bien saisi le mécanisme, ces crédits doivent être débloqués en fonction de l'évolution de la conjoncture. Or, on nous déclare que cette dernière est favorable depuis quelques mois. Alors, pourquoi ne peut-on débloquent un contingent pour permettre de remédier à la situation désastreuse de nos routes?

Sur un autre plan, il a été annoncé que 130 millions de francs sont affectés à l'amélioration de quatre cents points noirs, cause de nombreux accidents dans l'ensemble du pays. Mais qu'est-ce que 130 millions de francs face aux trois milliards d'investissements routiers en retard sur les objectifs du V^e Plan, qui se termine cette année?

En bref, il n'est pas possible de le nier: le manque de crédits est la cause essentielle de la situation que nous connaissons. Ainsi que notre collègue M. Bruyneel le rappelait tout à l'heure, il résulte d'une étude très sérieuse de la fédération nationale des transporteurs que, sur les 15 milliards de francs de taxes diverses versées par les usagers de la route, l'Etat ne consacre que 14 p. 100 au réseau routier, alors que le chiffre est de 58 p. 100 pour l'Allemagne fédérale, de 78 p. 100 pour la Suisse, de 80 p. 100 pour la Suède, de 99 p. 100 pour l'Autriche et de 100 p. 100 pour les Etats-Unis et le Japon. Mais ces pays ont des routes, eux!

D'autres chiffres expliquent la dégradation actuelle. Les crédits d'entretien sont tombés de 550 millions de francs en 1968 à 519 millions en 1969 et à 516 millions de francs en 1970, alors qu'il aurait fallu bien évidemment les augmenter dans des proportions considérables.

Mais tout cela, c'est le passé. Ce qui nous intéresse, ce sont les mesures que vous pourrez prendre à l'avenir pour la remise en état des routes nationales.

Au moment où la construction des autoroutes rentables est abandonnée à des sociétés à but lucratif à la suite de la démission de l'Etat, la presse s'est fait récemment l'écho d'informations selon lesquelles vous feriez appel aux conseils généraux pour que les départements, qui ont déjà la charge de leur réseau routier propre, très souvent bien supérieur aux routes dites nationales, participent à la remise en état de celles-ci.

On vous prête, monsieur le ministre — et je ne sais pas si c'est à juste titre — la déclaration suivante: « Si les conseils généraux sont prêts à faire un effort, l'Etat consentira un effort complémentaire équivalent ».

En somme, vous proposez aux départements de payer la moitié des dépenses de l'Etat, lui-même incapable de faire face à ses obligations.

Si l'on sait que la longueur des routes à refaire d'urgence en France est évaluée à 15.000 kilomètres environ, il est facile d'imaginer l'augmentation des impôts locaux qui nous menacent, alors que le prix de l'essence vient encore d'être augmenté à la sauvette.

Nous voulons croire que nous n'assisterons pas, ces prochains mois, à une sorte de chantage qui consisterait à dire aux conseils généraux : « Vous avez besoin des routes nationales pour maintenir le potentiel économique normal de votre département. D'accord ! le nécessaire sera fait... mais quand vous pourriez payer la moitié de la dépense. »

Je souhaiterais, monsieur le ministre, que vous nous rassuriez sur ce point et que vous fassiez connaître les mesures que vous comptez prendre pour mettre à la disposition des automobilistes les routes convenables qu'ils sont en droit d'exiger, compte tenu des sommes qu'ils versent à l'Etat dans ce but.

Après douze années d'un pouvoir stable et sans partage, après douze années d'une politique de grandeur qui nous a fait prêter — ou donner — de l'argent aux quatre coins du monde et négliger les investissements les plus élémentaires dans notre pays, le Gouvernement aura à cœur, j'en suis certain, de renverser la vapeur et de rétablir rapidement une situation aussi préjudiciable à l'ensemble du pays, et je vous en remercie par avance. (*Applaudissements.*)

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

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Monsieur le président, je voudrais répondre rapidement sur les problèmes évoqués par MM. Bruyneel, Chatelain et Boulangé, qui sont d'ailleurs souvent communs dans leurs trois interventions, en retenant ceux qui m'ont paru les plus importants et qui appellent de ma part une réaction.

Les accidents de la route ont été évoqués un peu par tout le monde, principalement par M. Bruyneel avec beaucoup de vigueur. Je veux simplement lui rappeler qu'un effort important vient d'être fait par le Gouvernement, puisque 100 millions de francs sont venus augmenter le budget routier pour l'exercice en cours, ce qui n'est pas rien et qui traduit en tout cas de la part du Gouvernement une volonté d'agir.

La limitation de vitesse a été critiquée. C'est une mesure parmi d'autres dans ce vaste problème que posent les accidents de la route. Nous ne sommes pas les seuls à recourir à une mesure de cette espèce et des pays qui ont des réseaux routiers remarquables, par exemple les Etats-Unis, y ont recours. J'ajoute qu'il s'agit d'une expérience. Elle avait été tentée dès l'année dernière sur mon initiative, dans des conditions d'ailleurs beaucoup plus limitées ; elle a été étendue cette année d'une façon considérable et l'on va essayer d'en mesurer, d'une façon aussi précise que possible — je n'ose pas dire scientifique —, les résultats, les avantages et les inconvénients ; c'est à leur vu que l'on prendra une décision définitive.

Dans une question de cet ordre, qui met en cause un nombre croissant de vies humaines, s'il se révèle que la limitation de vitesse peut réduire le nombre de morts et de blessés sur les routes, cela vaut bien la peine d'y sacrifier la vitesse de nos voitures et notre manière de conduire.

Il a été beaucoup question des crédits routiers et nous sommes unanimes à les considérer comme insuffisants. D'ailleurs, quel ministre de l'équipement ne considérerait pas ses propres crédits comme insuffisants ? Ce serait un mauvais ministre s'il en était autrement. En revanche, il a le devoir d'utiliser le budget qui est mis à sa disposition de la meilleure façon possible, de la façon la plus économique. Je dois rappeler que les crédits d'investissement et d'entretien ont tout de même augmenté considérablement depuis des années. De 1.200 millions de francs en ce qui concerne les investissements en 1966, ils sont passés à 2 milliards de francs en 1969, et ce n'est que depuis lors qu'ils ont commencé à stagner ou même à régresser.

L'augmentation a été très forte, mais une sorte de mutation s'est produite dans notre réseau routier, c'est-à-dire qu'un réseau constitué d'une façon magnifique au XIX^e siècle s'est trouvé brusquement à la limite de ses capacités et a craqué il y a quelques années, ce qui appelle un effort d'investissement incommensurable avec l'augmentation normale des crédits.

A propos des autoroutes privées, je voudrais ajouter un élément à tout ce que j'ai pu dire à la tribune tout à l'heure : dans les conditions actuelles, la seule alternative, c'est l'autoroute privée ou pas d'autoroute du tout. Sur le péage, on peut ouvrir une discussion académique ou politique et il est beaucoup plus agréable pour un ministre de l'équipement, quel qu'il soit, de construire des autoroutes sans péage, comme c'est le cas dans les pays qui peuvent le faire, je pense à l'Allemagne notamment. Mais il faut tout de même voir les choses avec objectivité et non pas uniquement sous l'angle du confort intellectuel ou de l'agrément, et le péage est une façon de faire payer le service rendu par une collectivité publique. Dans un pays où l'Etat a des attributions très vastes, où les services publics sont très étendus et touchent notamment le domaine de la produc-

tion, il est sain de prendre l'habitude de faire payer le service rendu, et de le faire payer à son coût. En effet, nous voyons bien ce que nous coûte le fait d'avoir renoncé à cette politique dans le secteur public, et particulièrement dans le secteur industriel où il y a distorsion entre les prix de revient réels et les prix que l'on fait payer au public.

M. Robert Bruyneel. A quoi servent les taxes sur l'essence qui sont les plus lourdes du monde ? Il ne faut pas tout demander : et les taxes, et le péage, et la vignette, et le remboursement de la T. V. A...

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. J'y viens. Mais, comme vous allez le voir, c'est un faux problème. (*Rires.*)

M. Robert Bruyneel. Pas pour l'automobiliste !

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Quant aux réalisations, on les a mises en doute. Je tiens à dire cependant que 1.500 kilomètres d'autoroutes sont pratiquement lancés, en incluant la liaison Paris-Strasbourg. Avec les 400 à 500 kilomètres que j'espère bien pouvoir lancer encore dans le courant de l'année prochaine et les 1.300 kilomètres existants, nous arriverons à peu près aux 3.500 kilomètres que nous pouvons considérer comme un minimum vital pour un pays moderne comme la France.

Monsieur Bruyneel, vous avez évoqué vos déceptions à l'occasion de réunions qui ont eu lieu, à ma demande, entre les représentants de mon administration et ceux des collectivités concernées par la future autoroute Paris-Poitiers. C'est la première fois que j'entends ce son de cloche. Je le regrette car, jusqu'à maintenant, les uns et les autres s'étaient félicités précisément de cette concertation et des résultats obtenus.

M. Robert Bruyneel. C'était très aimable !

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. En tout cas, je vous confirme aujourd'hui ma volonté très ferme, chaque fois qu'un réseau d'autoroutes devra s'implanter dans une région, d'envisager une concertation étroite pour l'élaboration du tracé entre les collectivités locales et le concessionnaire qui sera chargé de l'établir. Je vous le dis très nettement.

M. Charles Suran. Cela ne se fait pas dans la région de Toulouse, monsieur le ministre.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. La région de Toulouse, pour l'instant, ne possède pas, hélas ! de réseau d'autoroutes.

M. Charles Suran. On a commencé.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Ce sont des autoroutes de caractère urbain qui sont construites dans des conditions tout à fait différentes. Or nous parlons actuellement des autoroutes de liaison. J'espère qu'on dotera un jour d'un tel réseau la France et Toulouse en bénéficiera, mais ce n'est pas encore le cas aujourd'hui.

J'en viens au fonds routier. La doctrine officielle traditionnelle de la France en matière de finances publiques est fondée sur la dissociation totale entre la recette et la dépense. Par conséquent, que les recettes proviennent d'une source ou d'une autre, elles aboutissent toutes au ministère des finances qui en fait ce qu'il veut. Les dépenses sont le fait du ministère dépensier mais celui-ci n'a aucun droit de regard sur les recettes. Par conséquent, l'idée d'affectation est une illusion et le fonds routier est en quelque sorte un faux nez du budget. C'est la doctrine officielle de notre comptabilité publique depuis 150 ans.

Si l'on prélève davantage sur le fonds routier pour les travaux d'entretien et de réparations des routes, cela signifie que l'on créera un trou dans un autre secteur du budget et qu'il faudra le combler d'une autre façon.

M. Robert Bruyneel. Tout dépend à quoi on emploie les fonds budgétaires. On peut ne pas les utiliser à des dépenses de prestige.

M. le président. Monsieur Bruyneel, vous n'avez pas la parole. Si vous désirez interrompre M. le ministre, il faut me la demander.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. C'est un problème de politique générale mais, lorsqu'il s'agit du ministère de l'équipement, je vous assure que le problème du fonds routier n'a en pratique aucune importance.

M. Maurice Coutrot. Alors, ne l'appellez plus fonds routier !

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. Peu importe !

C'est la raison pour laquelle si aujourd'hui on décidait, par exemple, de supprimer le péage qui assure le fonctionnement des autoroutes — je vous rappelle qu'il a été institué depuis un peu plus de quinze ans — cela signifierait qu'il faudrait créer un impôt nouveau pour financer soit la création de nouvelles autoroutes, soit simplement le fonctionnement des autoroutes existantes. Il n'y a pas d'intérêt aujourd'hui à créer un impôt nouveau pour remplacer le péage.

M. Jacques Eberhard. Supprimez les taxes sur l'essence !

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. J'en arrive maintenant au problème très particulier, mais important, soulevé par M. Marcel Boulangé. Je suis parfaitement au courant de la situation des routes du territoire de Belfort. On y a même parlé de « safari » lorsqu'on les emprunte. Mais je vous répondrai, monsieur le sénateur, qu'un gros effort est entrepris dans votre région pour le renforcement des chaussées, la mise hors gel de nombreux itinéraires, comme les nationales n° 19 et 83. Ainsi, par rapport aux autres départements, une part importante de crédits vous sera allouée.

M. Marcel Boulangé. Cela représente quatorze kilomètres au total.

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

J'ajoute que j'ai l'espoir de lancer, un jour que je souhaite assez proche, l'autoroute de Franche-Comté — de Mulhouse vers Dijon-Beaune — qui passera évidemment par Belfort.

M. Marcel Boulangé. Je vous remercie : il y a un progrès par rapport aux déclarations faites par M. Bettencourt, ici même, il y a peu de temps.

M. Albin Chalandon, ministre de l'équipement et du logement. A propos de l'insuffisance technique éventuelle de nos routes, il faut bien reconnaître que l'on met là en cause le dogme de l'infaillibilité des ponts et chaussées français.

Eh bien ! ce problème me préoccupe puisqu'une enquête est en cours, à ma demande, pour savoir comment se fait l'entretien dans les pays voisins qui connaissent les mêmes problèmes que les nôtres en raison des intempéries ou de l'existence de régions montagneuses, et où peut-être les résultats sont parfois meilleurs.

Nous devons être modestes et réalistes : si l'on fait mieux ailleurs, il faudra s'en inspirer et imiter les méthodes qui y sont pratiquées.

Je demande à l'Assemblée de ne pas en douter, je suis dans les mêmes dispositions d'esprit que M. Boulangé. Il a parlé du fonds d'action conjoncturelle et de l'intérêt qu'il y aurait à ce qu'il fût débloqué. Vous concevez certainement que telle

est aussi ma pensée et que mon action quotidienne se développe dans ce sens. (*Applaudissements sur les travées de l'U. D. R. et sur plusieurs travées au centre et à droite.*)

M. François Schleiter. Je demande la parole.

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

M. François Schleiter. Monsieur le président, je voudrais répondre brièvement à M. le ministre.

A l'instant vient d'être évoquée l'infaillibilité de la conception des ponts et chaussées. Il a été question également de la mise hors gel de certains grands itinéraires.

J'ai entendu dire, monsieur le ministre, qu'à la fin de cet hiver un grand itinéraire, qui avait été mis totalement hors gel, a également souffert. Cette technique est donc aussi à vérifier.

Je dis, pour conclure, monsieur le ministre, que vous ne nous avez pas apporté que des satisfactions. Certes, en ce qui concerne les voies d'eau, vous avez été très réservé, mais vous nous avez présenté un examen sérieux de l'ensemble des problèmes tel que nous le souhaitions. Je voulais vous en remercier puisque je suis l'un des deux initiateurs de ce débat.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur la partie de ce débat concernant M. le ministre de l'équipement et du logement ?...

Je rappelle au Sénat que les questions particulières concernant la politique des moyens de communication, auxquelles M. le ministre des transports n'a pu répondre aujourd'hui, sont reportées à une date ultérieure.

La fixation de la date de la suite de la discussion des questions orales avec débat jointes de MM. Schleiter et Tinant interviendra ultérieurement sur proposition de la conférence des présidents.

— 8 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mercredi 13 mai 1970 à quinze heures :

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'autorité parentale. [N° 190 à 197 (1969-1970). — M. Léon Jozeau-Marigné, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale.]

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

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

Le Directeur
du service du compte rendu sténographique,
RAOUL JOURON.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 12 MAI 1970

(Application des articles 76 et 78 du règlement.)

1017. — 12 mai 1970. — **M. Georges Dardel** demande à **M. le ministre de l'intérieur** quelles mesures il compte prendre contre l'autorité préfectorale qui, après avoir apposé son visa de légalité sur la délibération d'un conseil municipal prise en violation de l'article 145 (1^{er} alinéa) du code de l'administration communale, annule partiellement par un acte contradictoire le scrutin public secret et proclamé d'une assemblée départementale qui lui paraît entaché de la même infraction (décrets interministériels n^{os} 58-815, art. 5, et 69-193, art. 2).

1018. — 12 mai 1970. — **M. Joseph Raybaud** indique à **M. le Premier ministre** que le budget 1969 du ministère de l'agriculture avait prévu un montant total de crédits d'équipement rural de 1.683.580.000 francs et que, en conséquence, les préfets des divers départements avaient élaboré les programmes d'investissements correspondants pour les différentes catégories de travaux. Mais, à partir de juillet 1969, le Gouvernement a été conduit à prescrire, dans ce domaine, de rigoureuses mesures de blocage de crédits, qui n'ont pas encore été levées, et qui atteignent globalement la proportion de 38 p. 100. Le pourcentage est variable suivant le chapitre concerné et s'élève à 36 p. 100 pour l'adduction d'eau et l'assainissement, 43 p. 100 pour l'électrification et 40 p. 100 pour le remembrement. Il en résulte une gêne considérable, dans la poursuite des travaux, tant pour les collectivités locales que pour les entreprises, d'autant plus qu'un nouveau blocage de 10 p. 100 en moyenne est intervenu en début d'année sur les crédits 1970, dans le même temps que les crédits d'équipement rural utilisables au titre du budget de 1970 marquaient un recul d'environ 15 p. 100 par rapport aux prévisions budgétaires de 1969. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour permettre un rythme d'exécution satisfaisant des programmes d'équipement rural et quelles prévisions de déblocage des crédits du fonds d'action conjoncturelle peuvent être raisonnablement faites.

1019. — 12 mai 1970. — **Mme Catherine Lagatu**, se référant aux déclarations faites par **M. le président du conseil d'administration de l'O.R.T.F.** à un hebdomadaire, demande à **M. le Premier ministre** si l'on prévoit de faire passer : 1^o le temps d'antenne accordé aux annonces de publicité de marques de huit à dix minutes ; 2^o la redevance sur les postes de télévision de 100 francs à 130 francs, en dépit des promesses faites naguère selon lesquelles l'introduction limitée de la publicité privée à la télévision permettrait de faire face aux dépenses nouvelles et d'améliorer les programmes ; en dépit également de ses propres déclarations du 24 avril 1968 spécifiant « qu'accepter la publicité c'était choisir de développer la télévision sans augmenter la taxe ».

1020. — 12 mai 1970. — **M. Marcel Brégère** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** : 1^o pour quelles raisons des rappels d'impôts au titre des revenus de 1966 viennent-ils d'être adressés à un certain nombre de contribuables et pourquoi les notifications ont été faites sans aucune explication ; 2^o s'il ne craint pas que de telles mesures mettent en difficulté un grand nombre de contribuables et d'entreprises perturbant ainsi l'économie du pays ; 3^o quelles mesures il compte prendre pour remédier à cette situation.

1021. — 12 mai 1970. — **M. Jacques Carat** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur les graves conséquences, notamment dans les départements de l'agglomération parisienne, de la circulaire n^o 70-204 du 27 avril 1970 fixant à un minimum de 400 élèves l'effectif permettant à un directeur d'école primaire d'être complètement déchargé de classe. Une telle décision qui, sous prétexte de remédier à des disparités, constitue en fait une grave régression par rapport aux dispositions existant depuis quatre-vingts ans, ne peut aboutir qu'à un nouveau transfert de charges de l'Etat sur les communes ou à la création d'écoles monstrueuses. Il lui demande si le but de la circulaire n'est pas pratiquement de supprimer toutes les charges d'Etat puisque aucune des nouvelles écoles primaires ou maternelles construites selon les normes actuelles ne peut atteindre l'effectif de 400 élèves.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 12 MAI 1970

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. »

9481. — 12 mai 1970. — **M. Roger Gaudon** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la jeunesse, des sports et des loisirs**, sur le retard apporté à la réalisation des équipements sportifs du C. E. S. Roland-Garros, à Ville-neuve-Saint-Georges. Il lui signale : que le C. E. S. fonctionne depuis 1966 dans le plus grand dénuement sportif et qu'aucun crédit n'est alloué pour l'achat du matériel de fonctionnement tant que les installations n'existent pas ; qu'un projet d'équipement établi par la commune et approuvé par arrêté préfectoral, comprenant un gymnase de type C et un double plateau d'E. P. S. existe et que son implantation est prévue à la limite du C. E. S. ; que le financement de cette opération non programmé au plan d'équipement 1965-1970 pourrait l'être sur celui de 1971-1974. En conséquence il lui demande quelles dispositions il compte prendre pour assurer la réalisation de ce projet dans le cadre du VI^e Plan.

9482. — 12 mai 1970. — **M. Baptiste Dufeu** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que les communes, siège d'un C. E. S. ou d'un C. E. G., admettent les élèves d'un territoire déterminé, dit secteur scolaire, et assument, de ce fait, des charges importantes de fonctionnement. Ces charges sont souvent réparties entre les communes du secteur groupées en syndicats, mais, ceux-ci n'ayant pas de caractère obligatoire, il arrive que certaines communes, méconnaissant leur devoir de solidarité, refusent de verser une quote-part dans les frais de fonctionnement. L'obligation de toutes les communes d'un même secteur scolaire de participer aux frais de fonctionnement du C. E. S. ou du C. E. G. concerné n'étant, sur le plan financier, que la conséquence logique du rattachement à une commune d'accueil sur le plan scolaire, il lui demande s'il n'y aurait pas lieu de rendre obligatoire, par un texte réglementaire, cette participation.

9483. — 12 mai 1970. — **M. Pierre-Christfan Taittinger** attire l'attention de **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre** sur la nécessité de créer un véritable service de radio-guidage, organisé de façon très technique par une liaison étroite entre les services du ministère des transports, du ministère de l'intérieur et la gendarmerie nationale et, pour la région parisienne, de la préfecture de police. L'importance grandissante que prend, en raison de l'évolution des conditions de circulation, une telle organisation justifie l'intérêt que doivent lui porter les pouvoirs publics. Ce service de radio-guidage pourrait intervenir sur les ondes nationales et sur les postes périphériques après accord de ces derniers, à n'importe quelle heure du jour et de la nuit, non seulement pour faciliter la circulation lors des fins de semaine, mais aussi pour améliorer la circulation à l'intérieur des grandes villes françaises. Un simple exemple illustre parfaitement l'exigence d'une information permanente : le jeudi 30 avril, avenue de la Reine, à Boulogne (92), des centaines d'automobilistes se dirigeant vers Versailles sont restés immobilisés pendant plus d'une heure vers 20 h 30 alors que des possibilités de dégagement par d'autres voies existaient. Aucune information à ce sujet ne leur a été donnée par le réseau national. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour régler ce problème.

9484. — 12 mai 1970. — **M. Auguste Pinton** demande à **M. le ministre de l'économie et des finances** quelles sont ses intentions au sujet d'une réglementation effective de la concurrence déloyale en matière commerciale, portant notamment sur une stricte interdiction de la vente à perte. Devant la situation de plus en plus précaire du commerce spécialisé, due très largement au « dumping » artificiel pratiqué par les grandes surfaces, il lui demande s'il envisage le dépôt d'un projet de loi et dans quel délai, pour porter remède à cette situation.

9485. — 12 mai 1970. — **M. Auguste Pinton** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** que l'ordonnance du 7 janvier 1959, le décret du 8 mars 1968 et l'arrêté du 21 août 1968 précisent que les compagnies d'assurances ne peuvent directement assurer la constitution et le service de retraites ou avantages viagers dans lesquels les droits, en cas de vie, ne sont pas couverts intégralement et à tout moment par des provisions mathématiques. Or, antérieurement au 7 janvier 1959, des groupes professionnels se sont assurés auprès des compagnies d'assurances nationalisées, et des retraites ont été promises aux adhérents par la combinaison des systèmes de répartition et de capitalisation. Il existait également une allocation de retraite au conjoint survivant et aux orphelins en cas de décès du retraité après soixante-cinq ans. Il résulte de la réglementation nouvelle que de tels contrats « groupe » doivent cesser d'exister au 31 décembre 1968 et peuvent être remplacés à partir du 1^{er} janvier 1969, à condition que certaines conditions soient remplies, dont l'agrément du ministre de l'économie et des finances. Certains retraités, conjoints survivants et orphelins dont le groupe n'a pu adhérer au nouveau contrat, l'adhésion de la totalité des membres n'ayant pu être obtenue pour des motifs indépendants de leur volonté, ne toucheront plus que des arrérages minimes correspondant à leur part « capitalisation », perdant ainsi la plus grosse partie provenant de la part « répartition ». De même les personnes qui ne sont pas encore retraitées perdent une grande partie de leurs cotisations et ne peuvent plus compter sur les versements des plus jeunes au titre de la « répartition ». Devant le mécontentement qui se trouve de la sorte créé, il lui demande quelles mesures seraient susceptibles d'être prises en faveur de ces personnes injustement lésées par la nouvelle réglementation.

9486. — 12 mai 1970. — **M. Marcel Souquet** expose à **M. le ministre de l'équipement et du logement** que la dégradation croissante du réseau routier dans la circonscription de l'office des transports et des P. T. T. du Sud-Ouest et l'aggravation des conditions de circulation dans tout ce territoire, et notamment sur les grands axes partant de Toulouse, constitués par la R. N. 113 de Bordeaux à Narbonne, par les R. N. 125 et 117 vers Pau, par la R. N. 20 de Brive vers l'Espagne, et par la R. N. 88 vers Albi, Rodez et Millau, est désastreuse en ce qui concerne aussi bien la sécurité des usagers de la route que le développement des activités économiques et touristiques régionales ; il constate que le volume des crédits pour l'entretien et la réparation du réseau routier national est encore en diminution au budget de 1970 par rapport à celui du budget de 1969. Il attire son attention sur l'impérieuse nécessité de remédier d'urgence à cette situation et lui demande : 1° que les crédits indispensables soient rapidement débloqués pour permettre la remise en état et les aménagements du réseau routier du Sud-Ouest ; 2° que les travaux soient entrepris d'urgence sur les sections de route, dont le mauvais état constitue un danger permanent pour l'usager et une entrave à la circulation des biens et à l'expansion économique du Sud-Ouest ; 3° quelle solution le Gouvernement entend apporter pour résoudre les sérieux problèmes posés par l'insuffisance des crédits, retardant d'autant la remise en état des axes routiers précités.

9487. — 12 mai 1970. — **M. Marcel Souquet** expose à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des réformes administratives**, qu'une circulaire du 28 août 1969 a prévu, afin de favoriser l'étalement des congés, l'attribution de deux jours ouvrables de congé supplémentaires lorsque le nombre de jours de congé pris en dehors de la période du 1^{er} mai au 31 octobre sera au moins égal à six, ces jours supplémentaires devant obligatoirement être pris entre le 1^{er} novembre et le 30 avril ; que des difficultés se sont produites au sujet de l'application de cette circulaire et sur l'interprétation à donner aux termes « entre le 1^{er} novembre et le 30 avril » ; il lui demande : 1° si le droit à congé supplémentaire prenant naissance au titre d'une année déterminée peut être pris jusqu'au 30 avril de l'année suivante ; 2° si le droit à congé qui s'est ouvert en 1970 peut être exercé jusqu'au 30 avril 1971 ou s'il doit obligatoirement être pris avant le 31 décembre 1970.

9489. — 12 mai 1970. — **Mme Marie-Thérèse Goutmann** attire l'attention de **M. le Premier ministre** sur la situation difficile que connaît actuellement le conseil de la faculté de médecine Lariboisière-Saint-Louis. La décision du Premier ministre attribuant à la faculté à dater du 1^{er} janvier 1970 certains locaux administratifs insuffisamment occupés par la préfecture à l'hôpital Saint-Lazare est délibérément bafouée par les administrations chargées de l'appliquer. La construction des bâtiments du C. H. U. Lariboisière-Saint-Louis n'a pas encore fait l'objet de la moindre étude dans le cadre des travaux préparatoires du VI^e Plan. Les membres de l'université Paris-VII sont menacés d'être privés de locaux et de moyens dans les établissements où ils enseignent, et cela est en contradiction formelle avec toutes les assurances ministérielles et rectorales. En conséquence, elle lui demande quelles mesures il compte prendre pour que les locaux de l'hôpital Saint-Lazare qui ont été attribués à la faculté soient enfin mis à sa disposition.

9488. — 12 mai 1970. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre des postes et télécommunications** de bien vouloir lui faire savoir quels sont les travaux prévus par ses services dans le deuxième semestre de 1970 et au cours de l'année 1971 pour répondre aux demandes d'abonnements téléphoniques déposées dans les centres du 16^e arrondissement de Paris.

9490. — 12 mai 1970. — **M. Antoine Courrière** a l'honneur d'exposer à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'en vertu des articles 1373 *sexies* B et 1373 *sexies* C du code général des impôts le droit de mutation ne doit pas être perçu lorsque l'acquéreur d'un bien rural est fermier ou colon partiaire de la parcelle acquise. Il lui rappelle que la même exemption des droits d'enregistrement est accordée en vertu des mêmes articles au « preneur qui exerce son droit de préemption pour l'installation d'un enfant majeur ». Il lui demande l'interprétation qu'il faut donner à cette dernière phrase et notamment si le fait, par le père preneur, d'acheter pour son fils et au nom de son fils la parcelle qu'il exploite à titre de preneur permet au fils de bénéficier de l'exemption des droits ou, au contraire, si ces avantages ne peuvent bénéficier qu'aux acquisitions faites personnellement par le titulaire du droit de préemption, ce qui paraît entraîner la négation même de la notion d'« installation d'un enfant majeur » par son père.

9491. — 12 mai 1970. — **Mme Catherine Lagatu** demande à **M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, chargé de la fonction publique et des réformes administratives**, de vouloir bien lui indiquer quelle est, vis-à-vis de ses droits à l'avancement, la situation d'un fonctionnaire qui a été suspendu par mesure conservatoire avec maintien du traitement et qui figure au tableau d'avancement, en position d'être promu au choix.

9492. — 12 mai 1970. — **M. Fernand Chatelain** signale à **M. le ministre de l'équipement et du logement** que les postes de concierges, surveillants, gardiens ne figurent pas dans la liste officielle des emplois des offices publics d'H. L. M. Cette situation conduit à une grande disparité dans les règles d'embauche, de rémunération et de travail d'un office à l'autre. Ce personnel qui réclame la création de ce cadre permettant la titularisation dans l'emploi a demandé que, dans un premier temps, une convention collective puisse permettre la codification de sa situation. Des promesses avaient été faites dans ce sens en 1968. Il lui demande où en sont les pourparlers et dans quel délai interviendront les dispositions réglementaires permettant de régulariser cette situation.

9493. — 12 mai 1970. — **M. Georges Marie-Anne** expose à **M. le ministre de l'économie et des finances** qu'aux termes de l'article L. 55 de l'ancien code des pensions civiles et militaires, antérieur à 1964, il était stipulé que : « nonobstant la condition d'antériorité prévue ci-dessus et si le mariage antérieur ou postérieur à la cessation de l'activité a duré au moins six années, le droit à pension de veuve est reconnu, lorsque le mari a obtenu ou pouvait obtenir au moment de son décès une pension d'ancienneté. L'entrée en jouissance de la pension est éventuellement différée jusqu'à l'époque où la veuve atteindra l'âge de cinquante-cinq ans... » Le décret n° 50-461 du 21 avril 1950 relatif au régime des pensions de la caisse de retraites de la France d'outre-mer, comportait en son article 27 une disposition similaire, de sorte qu'il y avait harmonie en ce qui concerne le droit des veuves à pension de réversion, qu'il s'agisse d'ayants droit relevant du code des pensions civiles et militaires de l'Etat ou du régime des retraites de la France d'outre-mer. L'article L. 39 du code des pensions annexé à la loi n° 64-1339 portant

réforme du code des pensions civiles et militaires de retraite a considérablement élargi le droit des veuves à pension en stipulant en son dernier alinéa : « Nonobstant les conditions d'antériorité prévues ci-dessus le droit à pension de veuve est reconnu : 1° si un ou plusieurs enfants sont issus du mariage ; 2° ou si le mariage antérieur ou postérieur à la cessation d'activité a duré au moins quatre années... » Bien plus, l'article 11 de la loi du 26 décembre 1964 (dernier alinéa) annonce la création par règlement d'administration publique d'une allocation annuelle en faveur des veuves assujetties au régime antérieur, pour la période allant du 1^{er} décembre 1964 à la date à laquelle les intéressées auront atteint leur cinquante-cinquième anniversaire. Rien de semblable n'a été fait en ce qui concerne les veuves de fonctionnaires relevant du régime de retraites de la France d'outre-mer, de sorte que les intéressés doivent continuer à compter six ans de mariage et attendre d'avoir cinquante-cinq ans avant de pouvoir entrer en jouissance de la pension de réversion qui leur est concédée. C'est le cas notamment de Mme X... veuve d'un trésorier-payeur du cadre des trésoreries générales d'outre-mer, qui bien que comptant dix-huit ans de mariage, doit attendre d'avoir cinquante-cinq ans pour pouvoir jouir de sa pension de réversion à laquelle elle a droit, et sans pouvoir prétendre à une allocation d'aucune sorte comme le prévoit l'article 11 précité. L'intéressée qui a cinquante-trois ans et qui a subi de très graves opérations, est dans l'incapacité de travailler. Il lui demande si des dispositions seront bientôt prises pour rétablir l'harmonie entre le régime des retraites de la France d'outre-mer et celui des pensions civiles et militaires.

9494. — 12 mai 1970. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre des transports** de bien vouloir lui faire savoir les conclusions auxquelles ont abouti les commissions chargées de mettre au point un dispositif qui supprimerait la pollution atmosphérique provoquée par les véhicules automobiles.

9495. — 12 mai 1970. — **M. Pierre-Christian Taittinger** demande à **M. le ministre de l'équipement et du logement** s'il peut lui faire connaître la liste des permis de construire délivrés par ses services pour des opérations importantes dans Paris de 1960 à ce jour.

9496. — 12 mai 1970. — **M. Robert Schmitt** demande à **M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale** s'il est exact que les invalides à 100 pour 100 soient astreints par la sécurité sociale à demander chaque année une ordonnance de renouvellement de leur prothèse. Dans l'affirmative, il lui demande si une telle pratique ne lui apparaît pas comme inutilement coûteuse et les mesures qu'il compte prendre pour éviter ces frais tant aux invalides qu'à la sécurité sociale.

9497. — 12 mai 1970. — **M. Robert Schmitt** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation à son sens anormale, des jardinières éducatrices ; les jeunes filles titulaires de ce diplôme ont été recrutées après le baccalauréat ou avec un niveau de connaissances équivalent, ont fait deux ans d'études bien adaptées, ont vu leurs efforts sanctionnés par un diplôme, privé certes mais d'indéniable valeur, et n'ont néanmoins aucun avantage dans leur carrière par rapport aux institutrices recrutées au lendemain du baccalauréat. Il s'étonne qu'aucun diplôme d'Etat, du niveau du technicien supérieur, n'existe dans ce domaine de l'éducation des jeunes enfants où l'on manque pourtant de spécialistes qualifiés. Cette situation, qui empêche les élèves de bénéficier pendant leurs études du statut d'étudiant, le surprend d'autant que les diplômés de techniciens supérieurs sont de plus en plus nombreux puisqu'on en trouve dans le secrétariat, l'administration des collectivités, l'animation socio-culturelle, la publicité, toutes activités dont l'intérêt ne lui paraît pas supérieur à celui de la formation des enfants. Bien plus, les élèves se destinant à la carrière d'assistante sociale, dont le niveau d'études requis est inférieur, sont assimilées aux étudiantes. Il lui demande s'il n'y a pas là une anomalie et dans l'affirmative, quelles mesures il compte prendre pour remédier à cette situation.

9498. — 12 mai 1970. — **M. Antoine Courrière** a l'honneur d'exposer à **M. le ministre de l'économie et des finances** que par suite de l'extrême sécheresse de l'été 1968 de nombreuses communes de la région du Minervois et de la région de Narbonne, dans le département de l'Aude ont eu une récolte de vin particulièrement déficitaire ; qu'un arrêté de **M. le préfet de l'Aude**, en date du 22 janvier 1969, a déclaré sinistrées au titre de la sécheresse plusieurs communes du département ; que cette affaire a été évoquée par la commission nationale des calamités agricoles dans sa séance du 24 juin 1969 ; que ladite commission a admis la sécheresse comme calamité agricole et demandé un complément d'information ; qu'une

étude complémentaire a été adressée à ladite commission le 8 septembre 1969 constatant que quarante-cinq communes du département de l'Aude avaient été sinistrées au titre de la sécheresse au cours de l'été 1968 ; que la commission nationale des calamités a évoqué ce problème dans sa séance du 28 septembre 1969 et a conclu à la nécessité d'indemnisation des viticulteurs sinistrés ; qu'à sa connaissance **M. le ministre de l'agriculture** a signé l'arrêté interministériel allouant ces indemnités mais que lui-même n'a pas encore contre-signé cet arrêté. Il lui demande si un obstacle quelconque s'oppose à la signature de cet arrêté et à quelle date les viticulteurs sinistrés en 1968 peuvent espérer obtenir satisfaction.

9499. — 12 mai 1970. — **M. Marcel Souquet** expose à **M. le Premier ministre** : 1° que la part des ressources de la société nationale de sauvetage en mer provenant de l'Etat et évaluée en francs constants n'a cessé de diminuer depuis dix ans ; 2° que la fréquentation des eaux littorales par les plaisanciers a pour le moins quintuplé ; 3° que le sauvetage des personnes en détresse en mer le long des côtes françaises est du ressort de l'Etat et implique de ce fait l'existence d'un ensemble de moyens hautement spécialisés ; 4° que cette société composée de bénévoles se trouvera à brève échéance dans l'impossibilité d'assurer l'entretien, l'emploi et le renouvellement de 50 grands canots « tous temps », 71 vedettes rapides d'intervention et 262 canots pneumatiques répartis entre 278 stations ; 5° que si des dispositions ne sont pas prises d'urgence par l'Etat pour aider la société nationale de sauvetage en mer et lui assurer des ressources adaptées à l'importance de sa mission, il ne restera plus à celle-ci qu'à disparaître. En conséquence, il lui demande quelles dispositions le Gouvernement entend prendre pour permettre à la société nationale de sauvetage en mer de remplir la mission qui lui a été confiée par des textes réglementaires.

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

(Application du règlement du Sénat.)

PREMIER MINISTRE

N° 8147 Jean Lhospied ; 8409 Georges Rougeron ; 8411 Georges Rougeron ; 9203 André Diligent.

SECRETARE D'ETAT AUPRES DU PREMIER MINISTRE CHARGE DE LA FONCTION PUBLIQUE ET DES REFORMES ADMINISTRATIVES

N° 9245 Edgar Tailhades ; 9310 Jean-Pierre Blanc.

SECRETARE D'ETAT AUPRES DU PREMIER MINISTRE CHARGE DE LA JEUNESSE, DES SPORTS ET DES LOISIRS

N° 8311 Hector Viron ; 8480 Marcel Molle ; 8750 Pierre Giraud.

MINISTRE D'ETAT CHARGE DE LA DEFENSE NATIONALE

N° 9087 Jean Lecanuet ; 9299 Michel Kauffmann ; 9316 Jacques Duclos ; 9326 Pierre-Christian Taittinger ; 9327 Jean Lhospied ; 9383 André Méric.

MINISTRE D'ETAT CHARGE DES AFFAIRES CULTURELLES

N° 9357 Catherine Lagatu.

MINISTRE DELEGUE AUPRES DU PREMIER MINISTRE CHARGE DES DEPARTEMENTS ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER

N° 9337 Albert Pen.

AFFAIRES ETRANGERES

N° 8367 Georges Cogniot ; 9050 Henri Caillavet ; 9123 Ladislav du Luart.

AGRICULTURE

N° 6143 Michel Darras ; 6911 Octave Bajeux ; 7275 Victor Golvan ; 7290 André Dulin ; 7469 Robert Liot ; 7684 Victor Golvan ; 7701 Michel Yver ; 8134 Roger Houdet ; 8570 Marcel Souquet ; 8677 Henri Caillavet ; 8846 Henri Caillavet ; 8883 Georges Rougeron ; 9066 Marcel Souquet ; 9073 Edgar Tailhades ; 9077 Marcel Boulangé ; 9143 Octave Bajeux ; 9165 Jean Noury ; 9214 Marcel Souquet ; 9254 Jean Deguise ; 9378 Jean Aubin ; 9381 Lucien Grand.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

N° 8865 Marcel Souquet ; 9148 Marcel Darou ; 9222 Marie-Hélène Cardot ; 9253 Marie-Hélène Cardot ; 9263 Fernand Lefort ; 9286 Gabriel Montpied ; 9317 Jacques Duclos.

DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET SCIENTIFIQUE

N° 8746 André Méric ; 8794 André Méric.

ECONOMIE ET FINANCES

N° 5798 Louis Courroy ; 6133 Etienne Dailly ; 6150 Raymond Boin ; 6521 Marcel Martin ; 6774 Robert Liot ; 7082 Gabriel Montpied ; 7227 Raoul Vadepié ; 7464 Charles Durand ; 7512 Marcel Guislain ; 7658 Yvon Coudé du Foresto ; 7996 Gaston Pams ; 8082 Pierre Schiele ; 8176 Roger Poudonson ; 8307 Ladislav du Luart ; 8477 André Fosset ; 8548 Robert Liot ; 8642 Robert Liot ; 8671 Antoine Courrière ; 8682 Jacques Piot ; 8730 Robert Liot ; 8734 René Tinant ; 8745 Georges Cogniot ; 8753 Etienne Restat ; 8763 Pierre Prost ; 8765 Charles Bosson ; 8823 Yves Estève ; 8842 Marcel Martin ; 8856 Pierre-Christian Taittinger ; 8863 Michel Chauty ; 8864 Michel Chauty ; 8868 Raymond Bonnefous ; 8894 Marcel Martin ; 8909 Marcel Guislain ; 8923 Lucien Junillon ; 8924 Raoul Vadepié ; 8925 Roger Menu ; 8969 Jacques Piot ; 8974 Octave Bajoux ; 8979 Jacques Ménard ; 9004 Maurice Sambron ; 9025 Georges Rougeron ; 9027 Edgar Tailhades ; 9028 Emile Durieux ; 9044 Raymond Boin ; 9046 Joseph Raybaud ; 9057 Robert Liot ; 9078 Marcel Martin ; 9079 Amédée Bouquerel ; 9080 Pierre-Christian Taittinger ; 9099 Léon Motais de Narbonne ; 9101 Michel Kistler ; 9102 Jean-Pierre Blanc ; 9125 Robert Liot ; 9126 Robert Liot ; 9128 Jean Deguise ; 9136 Marcel Nunninger ; 9140 Robert Soudant ; 9149 Jacques Ménard ; 9162 Louis Jung ; 9171 Hubert d'Andigné ; 9183 Roger Carcassonne ; 9197 Georges Lamousse ; 9219 Pierre-Christian Taittinger ; 9224 André Diligent ; 9225 René Tinant ; 9240 Martial Brousse ; 9242 Yvon Coudé du Foresto ; 9265 Emile Durieux ; 9267 Georges Cogniot ; 9268 Georges Cogniot ; 9273 Jacques Rastoin ; 9282 Roger Carcassonne ; 9284 Edouard Bonnefous ; 9285 Edouard Bonnefous ; 9293 Catherine Lagatu ; 9297 Pierre-Christian Taittinger ; 9301 Michel Kauffmann ; 9302 Jean Lhospiéd ; 9305 Roger Carcassonne ; 9309 Jean-Pierre Blanc ; 9312 Emile Durieux ; 9319 Henri Caillavet ; 9320 Henri Caillavet ; 9321 Eugène Romaine ; 9322 Charles Suran ; 9324 Roger Poudonson ; 9328 Léon Jozeau-Marigné ; 9329 Fernand Lefort ; 9332 Georges Rougeron ; 9333 Georges Rougeron ; 9338 Marie-Hélène Cardot ; 9343 Pierre-Christian Taittinger ; 9348 Roger Menu ; 9354 André Méric ; 9363 Edouard Bonnefous ; 9367 Robert Liot ; 9371 Guy Petit ; 9375 André Méric ; 9379 Roger Carcassonne.

SECRETARIAT D'ETAT AU COMMERCE

N° 9298 Pierre-Christian Taittinger.

EDUCATION NATIONALE

N° 7710 Pierre Mathey ; 8219 Georges Cogniot ; 8268 André Méric ; 8543 Jean Lecanuet ; 8635 Catherine Lagatu ; 8650 Georges Cogniot ; 9003 André Aubry ; 9040 Pierre-Christian Taittinger ; 9144 Octave Bajoux ; 9186 Adolphe Chauvin ; 9220 Marcel Darou ; 9229 Catherine Lagatu ; 9244 Guy Petit ; 9256 Pierre-Christian Taittinger ; 9283 Pierre Giraud ; 9287 Pierre Giraud ; 9307 Roger Gaudon ; 9308 Georges Cogniot ; 9325 Roger Poudonson ; 9335 Catherine Lagatu ; 9344 Georges Dardel ; 9365 Michel Chauty ; 9366 Michel Chauty ; 9377 Jean Bardol ; 9384 Marcel Fortier.

EQUIPEMENT ET LOGEMENT

N° 9233 Fernand Chatelain ; 9261 Marcel Guislain ; 9358 Marcel Guislain.

INTERIEUR

N° 7696 Marcel Martin ; 7728 Georges Rougeron ; 7862 Edouard Bonnefous ; 8243 André Fosset ; 8279 Jean Bertaud ; 8280 Jean Bertaud ; 8342 Antoine Courrière ; 8451 Jean Bertaud ; 8491 Pierre Giraud ; 8508 André Fosset ; 8530 Pierre-Christian Taittinger ; 8690 Antoine Courrière ; 8859 Jacques Pelletier ; 9070 Adolphe Chauvin ; 9227 André Fosset ; 9278 Gabriel Montpied ; 9369 Jean Nayrou.

JUSTICE

N° 8766 Marcel Lambert ; 9349 André Armengaud ; 9361 Roger Debloek.

SANTE PUBLIQUE ET SECURITE SOCIALE

N° 8318 Georges Portmann ; 9090 Jean-Pierre Blanc ; 9116 Robert Liot ; 9142 Jean Bardol ; 9226 Emile Durieux ; 9305 Marcel Champeix ; 9318 Hubert d'Andigné ; 9339 Marie-Hélène Cardot ; 9368 Raymond Boin ; 9385 Robert Liot.

TRANSPORTS

N° 9212 André Armengaud ; 9304 Roger Carcassonne ; 9334 André Aubry ; 9346 Pierre-Christian Taittinger.

TRAVAIL, EMPLOI ET POPULATION

N° 8989 Louis Jung ; 9211 Georges Rougeron ; 9290 Guy Schmaus ; 9340 Marie-Hélène Cardot ; 9341 Marie-Hélène Cardot.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

**SECRETARIAT D'ETAT AUPRES DU PREMIER MINISTRE
CHARGE DE LA JEUNESSE, DES SPORTS ET DES LOISIRS**

9221. — M. Marcel Guislain demande à M. le ministre de l'éducation nationale quelles dispositions il compte prendre pour que les crédits permettant la réouverture des établissements sportifs universitaires de l'académie de Lille soient, le plus rapidement possible, remis à la disposition des étudiants. Il s'étonne que les crédits n'aient pas été débloqués à temps et demande à M. le ministre quels sont les responsables d'une pareille carence qui risque d'être un sujet supplémentaire de contestation de la part des usagers. Il demande également quelles seront les sanctions prises à ce sujet à l'égard des responsables. (Question du 19 février 1970 transmise pour attribution par M. le ministre de l'éducation nationale à M. le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre chargé de la jeunesse, des sports et des loisirs.)

Réponse. — En réponse à la question posée par l'honorable parlementaire le 19 février 1970, il est précisé qu'une première tranche de la subvention accordée par le secrétariat d'Etat à la jeunesse, aux sports et aux loisirs pour le fonctionnement et l'entretien des installations sportives et universitaires de l'académie de Lille a été ordonnancée le 2 mars 1970. Cette subvention attribuée par arrêté pris, au titre du budget pour 1970, après visa des instances financières, n'a souffert d'aucune carence de la part des pouvoirs publics qui se doivent d'observer des procédures sauvegardant le bon emploi du budget de la nation. Il en est ainsi pour Lille comme pour toutes les académies et aussi pour les diverses natures de subventions accordées ; compte tenu de ces procédures, les crédits d'un exercice budgétaire ne peuvent guère être ordonnancés avant la fin du mois de février. Par ailleurs, l'attribution de l'honorable parlementaire doit être également appelée sur le fait que s'agissant de « subvention » l'Etat n'a pas à assumer à lui seul le montant total des frais de fonctionnement et d'entretien de ces installations. D'autre part, il faut préciser que le secrétariat d'Etat à la jeunesse, aux sports et aux loisirs a consenti un effort tout particulier à l'égard de l'académie de Lille par l'octroi d'une subvention exceptionnelle et supplémentaire au titre de l'exercice 1969, pour ses installations sportives universitaires ; subvention qui a été ordonnancée le 1^{er} décembre 1969. Enfin, il est signalé à l'honorable parlementaire que les installations universitaires de Lille n'ont jamais été fermées, compte tenu des instructions impératives adressées à M. le recteur de l'académie de Lille.

MINISTRE D'ETAT CHARGE DE LA DEFENSE NATIONALE

9330. — M. Georges Rougeron appelle l'attention de M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale sur l'anomalie que paraît présenter l'actuelle forclusion concernant le dépôt des demandes de la Croix du combattant volontaire 1939-1945. En effet, cette mesure frappe les titulaires actuels de la carte verte C. V. R., alors que les demandes nouvelles peuvent être introduites conjointement pour la carte C. V. R. et la Croix du combattant volontaire. Il en résulte donc que se trouvent défavorisés ceux dont les titres ont été le plus anciennement reconnus, ce qui apparaît à la fois paradoxal et injuste. Il lui demande si, compte tenu de ces éléments, la forclusion, sous son aspect actuel, ne pourrait être rapportée. (Question du 1^{er} avril 1970.)

Réponse. — Le décret n° 55-1515 du 19 novembre 1955 fixant, en application de la loi n° 53-69 du 4 février 1953, les conditions d'attribution de la croix du combattant volontaire de la guerre 1939-1945, a prévu un délai de cinq années à compter de la publication dudit décret pour le dépôt des demandes. Le décret n° 66-1027 du 23 décembre 1966 a autorisé le dépôt de nouvelles candidatures entre le 31 décembre 1966 et le 1^{er} janvier 1968. L'attention des personnes réunissant les titres exigés pour prétendre à cette décoration a été attirée sur ces textes par des communiqués adressés à la presse écrite et parlée et aux organisations d'anciens combattants concernées. Les combattants volontaires de la Résistance ayant obtenu leur carte avant 1968, ont ainsi bénéficié de six années franches pour faire valoir leurs droits à la croix du combattant volontaire de la guerre 1939-1945. Plus de cent mille demandes ont été déposées jusqu'à maintenant. L'article 68 de la loi de finance pour 1969 ayant levé pour une période de deux ans suivant la publication de ladite loi, en faveur de certaines catégories de résistants, la forclusion opposable aux demandes de la carte de combattant volontaire de la Résistance, le décret n° 69-309 du 3 avril 1969 a également levé, en faveur de ces seules catégories de personnels et pour la même durée de deux ans, jusqu'au 31 décembre 1970, la forclusion opposable aux demandes de croix du combattant volontaire de la guerre 1939-1945. Cette mesure répond au souci de ne pas défavoriser les combattants volontaires de la Résistance ayant obtenu leur carte depuis 1967 par rapport à ceux l'ayant obtenu antérieurement. Ces derniers ayant eu toute latitude pour postuler la Croix du combattant volontaire de la guerre 1939-1945 en temps utile, il n'apparaît pas nécessaire de rapporter la décision de forclusion prise à l'encontre des retardataires.

MINISTRE D'ETAT CHARGE DES AFFAIRES CULTURELLES

9427. — Mme Catherine Lagatu expose à M. le ministre d'Etat chargé des affaires culturelles combien les archives communales ont un aspect éducatif tant pour les écoliers que pour la population locale ; or, jusqu'à présent, l'installation ou la modernisation des archives communales n'est pas subventionnable. Elle lui demande en conséquence s'il n'entend pas intervenir pour que l'Etat puisse légalement octroyer des subventions à des communes pour la création ou la modernisation d'archives communales. (*Question du 21 avril 1970.*)

Réponse. — C'est à juste titre que l'honorable parlementaire appelle l'attention sur l'impossibilité où se trouvent les dépôts d'archives municipales de recevoir une subvention de l'Etat. L'intérêt que présentent ces archives du point de vue culturel, les difficultés que rencontrent les municipalités pour assumer leur entretien, aussi bien que la nécessité pressante de moderniser les bâtiments et les installations intérieures, n'avaient pas échappé à la direction des Archives de France. Il s'ensuit que cette importante question sera évoquée lors des travaux d'élaboration du VI^e Plan et que des crédits seront concurremment demandés afin de permettre l'octroi de subventions pour la construction ou l'aménagement des dépôts d'archives municipales.

MINISTRE DELEGUE AUPRES DU PREMIER MINISTRE, CHARGE DU PLAN ET DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE

9184. — M. Edgar Tailhades expose à M. le Premier ministre que les modalités d'attribution de l'aide de l'Etat aux industriels pour le paiement des redevances dues pour pollution des eaux (circulaire du 21 mai 1968) paraissent avoir été établies sans qu'il soit tenu un compte exact des causes réelles de ladite pollution. La règle est que le seuil de recevabilité de la demande d'aide est lié à la masse salariale et calculé sur la base de 150 francs par emploi. Or, la notion d'emploi n'a aucun lien direct avec la charge polluante déversée : les branches industrielles susceptibles de bénéficier de cette aide sont pour partie des industries saisonnières qui font ou non appel à des prestataires de service en dehors de leur personnel ; des sièges sociaux complètement distincts de l'établissement peuvent regrouper les personnels administratif et commercial diminuant l'effectif ; l'établissement peut avoir des activités multiples totalement distinctes de l'activité polluante justifiant la demande d'aide. L'argument qui est invoqué pour justifier le critère des 150 francs par emploi serait que ce critère n'est pris en considération que pour la demande d'aide et ne préjuge en rien du montant de l'aide de l'Etat qui sera finalement retenue ; cet argument ne vaut pas car on ne conçoit pas alors pourquoi, puisqu'il s'agit uniquement de l'autorisation de constitution de dossier, on ne retient pas, dans un souci d'équité le critère beaucoup plus objectif de la masse salariale affectée uniquement à la catégorie d'activité polluante désignée, codifiée et répertoriée au tableau

d'estimation forfaitaire des rejets de substances polluantes. Il lui demande les mesures qu'il entend prendre pour porter remède à cette situation. (*Question du 12 février 1970 transmise pour attribution par M. le Premier ministre à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire.*)

9185. — M. Edgar Tailhades expose à M. le Premier ministre que l'application des modalités d'attribution de l'aide de l'Etat aux industriels pour le paiement des redevances dues pour pollution des eaux (circulaire du 21 mai 1968) aboutit à des mesures discriminatoires inconciliables avec le principe de l'égalité devant l'impôt. Dans l'établissement du montant de cette aide, il est fait référence à la situation financière de l'entreprise et à l'évaluation de sa capacité de paiement de tout ou partie de sa redevance. Il a même été affirmé que cette aide serait « personnalisée ». Une telle doctrine de personnalisation se conçoit aisément lorsqu'il s'agit d'une prime d'incitation ou d'orientation accordée à une entreprise dans le cadre d'une politique agro-industrielle définie ; elle ne peut pas se concevoir pour une atténuation de charges fiscales ou toutes autres charges ayant le caractère d'un impôt. Cette référence à la capacité de paiement, dégagée de l'exploitation d'un certain nombre de ratios, pénaliserait les entreprises dont les résultats de gestion seraient favorables, diminuant de ce fait leurs capacités d'auto-financement d'immobilisations nouvelles, alors que les entreprises, dont les résultats comptables seraient moins bons, bénéficieraient d'une aide. Il lui demande les mesures qu'il entend prendre pour mettre un terme à cette discrimination qui favoriserait indûment, dans une branche d'activité donnée, certaines entreprises au détriment des autres. (*Question du 12 février 1970 transmise pour attribution par M. le Premier ministre à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire.*)

Réponse. — Les agences financières de bassin créées par la loi du 16 décembre 1964 et le décret du 14 septembre 1966 ont adopté en 1968 et 1969 un programme d'intervention en faveur notamment des personnes publiques et privées qui entreprennent des travaux de lutte contre la pollution des eaux. Pour financer ces interventions, ces agences ont fait approuver par les comités de bassin des programmes de redevances. Ces redevances qui n'ont pas le caractère d'un impôt, sont perçues sur toutes les personnes qui contribuent à la dégradation de la qualité des eaux, et notamment sur les établissements industriels qui rejettent dans les cours d'eau des effluents polluants. Ces redevances sont proportionnelles à la pollution déversée. Ces redevances sont modérées. Elles ne dépassent pas, en moyenne, quelques millièmes de la valeur ajoutée par les entreprises redevables. Mais pour certaines branches industrielles, en raison de la nature même de leur activité, l'application pure et simple du barème commun aurait conduit à des redevances représentant un ou plusieurs centièmes de la valeur ajoutée, et dont le montant aurait été dans certains cas supérieur aux résultats de l'entreprise. Cette conséquence étant économiquement inacceptable et risquant de créer des difficultés pour l'existence même, non seulement de certaines entreprises mais de certaines branches industrielles, le comité interministériel pour l'aménagement du territoire et l'action régionale du 13 mai 1968 a décidé d'accorder une aide de l'Etat aux agences financières de bassin, pour leur permettre de consentir des remises sur le montant des redevances de certaines entreprises industrielles. La circulaire du 21 mai 1969 est venue préciser les modalités d'attribution de cette aide. En premier lieu, celle-ci n'a nullement le caractère d'une subvention, mais doit plutôt être comparée aux remises de débit qui sont accordées par le Trésor à ses débiteurs dans la difficulté. Une telle aide est nécessairement « personnalisée », et le principe de l'égalité des citoyens n'est pas en cause. La nature de la pollution, le caractère saisonnier ou non de la main-d'œuvre, le pourcentage du personnel affecté aux activités polluantes n'ont donc pas à être pris en compte pour l'attribution de cette aide. Il s'agit uniquement de rechercher si le surcroît de charges apporté à une entreprise par la redevance de pollution risque de la mettre en difficulté de façon grave, de nature à compromettre jusqu'à son existence ; ce qui suppose bien évidemment un examen attentif et particulier de sa situation financière d'ensemble. L'administration a défini, en accord avec les branches industrielles principalement intéressées, un critère simple de recevabilité des demandes, qui permette de n'écarter aucune de celles qui seraient susceptibles de recevoir satisfaction, sans cependant obliger les commissions à dépouiller un nombre excessif de dossiers manifestement non susceptibles d'être retenus. Le critère adopté (redevance des pollutions supérieure à 150 F par emploi) s'est avéré satisfaisant et n'a préjugé en rien la décision des commissions sur l'octroi de l'aide ou son montant. Il s'agit en second lieu d'une aide à caractère provisoire consentie pour permettre aux industries intéressées de prendre les mesures nécessaires pour réduire leur pollution. L'aide ne peut d'ailleurs être consentie que pour les entreprises qui s'engagent à mettre en œuvre un programme de réduction de leur pollution, soit par la modification de leurs méthodes de fabrication, soit par la réalisation d'ouvrages d'épuration. Il s'agit enfin d'une aide strictement limitée. Le comité interministériel du 13 mai 1968

a décidé que les crédits ouverts seraient impérativement plafonnés à 10 p. 100 des sommes effectivement perçues par les agences au titre de la redevance de pollution. Les crédits nécessaires sont prélevés sur le chapitre 67-00 (dotation en capital des agences financières de bassin et autres interventions dans le domaine de l'eau). Toutes explications sur l'utilisation des crédits de ce chapitre ont été fournies au Parlement au cours de l'examen de la loi de finances pour 1970.

ECONOMIE ET FINANCES

8372. — M. Jean Aubin demande à M. le ministre de l'économie et des finances s'il peut lui préciser : 1° dans quelles proportions les capitaux français évadés à l'étranger au cours de la crise monétaire de novembre 1968 ont été rapatriés ; 2° les conséquences pour notre économie du non-rapatriement de certains d'entre eux ; 3° quelles mesures il compte prendre contre ceux qui, en persistant à spéculer, continuent à nuire à l'intérêt national. (*Question du 14 mars 1970.*)

Réponse. — Bien que les estimations concernant les mouvements de capitaux — dont une partie seulement peut être recensée — soient largement approximatives, on peut considérer que les trois quarts environ des sorties de capitaux enregistrées au cours de la crise du mois de novembre 1968 ont été rapatriés et cédés sur le marché des changes entre le 25 novembre et la fin du mois de janvier 1969. Il convient de noter en outre que, depuis le changement de parité du franc du 8 août 1969, d'importantes rentrées de capitaux ont été enregistrées sur le marché des changes. Ainsi, les sorties de capitaux enregistrées au cours de la crise de novembre 1968, qui avaient eu pour effet d'accroître le déficit de notre balance des paiements et avaient pesé sur nos réserves de change, ont fait place en 1969 à des rentrées nettes de capitaux. Cette évolution a été rendue possible par la mise en œuvre à partir du 24 novembre 1968 d'un strict contrôle des changes destiné à faire échec à la spéculation. Ce contrôle, dont l'application a été assurée avec rigueur, prévoit notamment l'interdiction de toute constitution d'avoires à l'étranger et soumet les résidents à l'obligation de rapatrier les créances qu'ils détiennent sur l'étranger.

9052. — M. Pierre Prost expose à M. le ministre de l'économie et des finances la situation des petits et moyens contribuables placés de droit sous le régime du forfait en matière de taxes sur le chiffre d'affaires. Pendant la première année de leur activité assujettie à la taxe sur la valeur ajoutée, et plus généralement pendant la période qui précède la notification du forfait par les services des directions départementales des impôts, ces contribuables sont invités à effectuer des versements provisionnels. Lors de la conclusion du forfait, les services de recettes des contributions indirectes sont amenés à constater fréquemment des excédents de paiement, les versements provisionnels étant supérieurs au montant de l'impôt exigible. Des sommes parfois importantes peuvent donner lieu soit à remboursement, soit à imputation. Il semble que, en l'absence de texte s'imposant impérativement, les services précités aient tendance à préférer l'imputation au remboursement. Il en est de même concernant la taxe sur la valeur ajoutée sur investissements, qui ne semble admise qu'à l'imputation dans un grand nombre de cas. Compte tenu des difficultés apparues dans la trésorerie de certaines entreprises, il apparaîtrait souhaitable que ces contribuables bénéficient du régime de remboursement des trop-versés. (*Question du 16 décembre 1969.*)

Réponse. — Lors de la conclusion des forfaits de taxes sur le chiffre d'affaires, il est procédé à la régularisation des versements provisionnels, conformément aux dispositions de l'article 384 A de l'annexe III au code général des impôts. Observations étant faite que le forfait n'est fixé qu'au cours de la deuxième année de la période biennale, les versements provisionnels effectués pendant la période précédant la fixation dudit forfait sont imputés sur l'impôt dû au titre de cette période puis sur les échéances ultérieures dues au titre du même forfait. Lorsque les versements provisionnels sont supérieurs au montant total de l'impôt exigible sur les deux années de la période forfaitaire, la somme excédentaire est immédiatement remboursée. Ce système, qui comporte l'imputation sur des sommes effectivement dues au titre du forfait conclu, suivie du remboursement de l'excédent des versements, paraît de nature à garantir à la fois les droits du Trésor et les intérêts des contribuables. Il semble devoir être maintenu. Il est, d'autre part, précisé à l'honorable parlementaire que les déductions complémentaires accordées aux entreprises à raison d'investissements non prévus lors de la conclusion du forfait sont opérées par voie d'imputation, en application des dispositions de l'article 204 de l'annexe II au code général des impôts.

9096. — M. André Armengaud expose à M. le ministre de l'économie et des finances : 1° que le Gouvernement a pris, au cours de l'été 1969 et en vue de la préparation du budget, une position très ferme en faveur du développement industriel et de la compétitivité de l'industrie française puis, au cours de l'automne, fait de grands efforts en vue d'avancer dans la construction européenne, témoin la conférence de La Haye et sa ténacité dans la discussion du financement de la politique agricole commune ; 2° que cette prise de position présuppose que les charges pesant sur l'économie française, et notamment les prix de revient industriels, soient maintenus dans des limites qui ne dépassent pas, en pourcentage, celles de nos partenaires du Marché commun ; 3° que, néanmoins, le Gouvernement vient de prendre des mesures qui vont en sens contraire de l'orientation définie ci-dessus, qu'ainsi le financement d'un part non négligeable des cotisations d'assurance maladie a été mis à la charge des sociétés ; 4° que, de même, le relèvement du plafond des cotisations de sécurité sociale accroîtra sensiblement le poids des charges annexes aux salaires. Il lui demande en conséquence : a) s'il n'estime pas opportune et cohérente avec sa politique européenne la nécessité de ne pas prendre d'initiatives en matière de financement des frais de prestations sociales sans avoir au préalable mené des négociations avec la commission économique européenne en vue de connaître les charges correspondantes des partenaires du Marché commun et de ne pas aggraver les frais supportés par les entreprises françaises ; b) ou si au contraire il estime compatible avec le principe même du Marché commun des initiatives nationales dispersées en matière de charges imposées aux entreprises ; c) dans le cas où comme cela serait normal sa réponse à la question ci-dessus serait négative, quelles mesures il compte prendre vis-à-vis de la commission économique européenne pour qu'elle s'engage au plus tôt dans la voie de l'harmonisation des mécanismes sociaux et de leurs coûts pour les entreprises eu égard à leur assiette sur les salaires et taxes annexes auxquelles elles peuvent être soumises. (*Question du 8 janvier 1970.*)

Réponse. — La contribution sociale de solidarité instituée par la loi n° 70-13 du 3 janvier 1970 a effectivement mis à la charge des sociétés une part des cotisations d'assurance maladie des travailleurs non salariés des professions non agricoles. Il s'agit réellement d'une charge de solidarité qui est justifiée notamment par les modifications des structures du commerce. Les taux en sont faibles et ne constituent qu'une charge légère pour les entreprises ; la charge moyenne est de 0,2 p. 100 du chiffre d'affaires. Quant au plafond des cotisations de la sécurité sociale il est relevé chaque année proportionnellement aux majorations constatées des salaires réels. Or ces dernières sont dans le secteur privé décidées par des accords de salaires ou des décisions patronales qui échappent à l'action des pouvoirs publics conformément à la loi du 11 février 1950 sur les conventions collectives. La stabilité du plafond qui maintiendrait constantes en valeur absolue les charges des entreprises pour tous les salaires dépassant ce plafond correspondrait en fait à une diminution de leurs charges en pourcentage des salaires réels. La question de l'uniformisation des charges sociales pesant sur les produits industriels dans les pays du Marché commun est suivie attentivement par les pouvoirs publics dans les diverses instances de la Communauté économique européenne. Toutefois des résultats ne peuvent être obtenus dans ce domaine que progressivement. Tout porte d'ailleurs à croire qu'actuellement les charges supportées par les entreprises françaises ne sont pas plus lourdes que celles de leurs concurrents du Marché commun.

9232. — M. André Armengaud expose à M. le ministre de l'économie et des finances que les frais d'assemblée générale des sociétés sont devenus très élevés pour les grandes entreprises ayant de très nombreux actionnaires ; qu'ainsi, dans le cas d'une société comptant 150.000 actionnaires, les frais peuvent être évalués comme suit : envoi de 150.000 pouvoirs avec enveloppe timbrée pour la réponse : $150.000 \times 0,80 = 120.000$ francs ; frais de composition et d'impression des pouvoirs et documents annexes (rapports, comptes, bilan, etc.), 120.000 francs ; commissions bancaires et droits de timbre sur pouvoirs, soit pour 70.000 pouvoirs reçus, 650.000 francs. Soit près de 900.000 francs qui seront portés en 1970 à 1 million de francs, du fait du relèvement des tarifs. Il lui demande s'il n'estime pas opportun de rechercher, en liaison avec l'A. N. S. A. et la commission des opérations de bourse par exemple, une solution au coût élevé actuel de tenue des assemblées générales. (*Question du 23 février 1970.*)

Réponse. — Les sociétés ne sont pas tenues par les textes en vigueur de faire parvenir des pouvoirs aux actionnaires lors de la convocation des assemblées. Les articles 134 et 135 du décret du 23 mars 1967 prévoient que les formules de procuration adressées le cas échéant aux actionnaires n'ont à être accompagnées que par l'ordre du jour de l'assemblée, le texte des projets de résolution qui lui seront soumis, un exposé sommaire de la situation de la société au cours de l'exercice écoulé auquel est annexé un tableau récapitulatif des résultats obtenus au cours des cinq derniers exercices,

ainsi que par une formule de demande d'envoi de divers documents. L'envoi du rapport du conseil d'administration ou du directeur, du compte d'exploitation générale, du compte de pertes et profits et du bilan n'est obligatoire qu'à ceux des actionnaires qui en font la demande. Les charges que peut entraîner dans certains cas la tenue des assemblées générales ne trouvent donc pas leur origine dans des dispositions légales ou réglementaires dont le caractère est peu contraignant. Certaines sociétés estiment qu'il est conforme à leur intérêt d'aller au-delà des prescriptions légales et de réaliser à cette occasion un effort particulier en matière d'information. L'importance des frais qu'elles engagent est alors fonction de la quantité de documents envoyés et de leur présentation, dont elles sont juges. Il faut, pour l'apprécier, la rapprocher du coût des actions éventuellement entreprises dans le même but auprès des salariés de la société ou de sa clientèle. Le nombre des actionnaires n'atteint le chiffre indiqué par l'honorable parlementaire que pour quelques-unes des plus importantes des sociétés françaises. Il semble conforme à l'intérêt de ces sociétés de faire un large effort pour l'information de leurs actionnaires et du public et de contribuer ainsi au développement de l'épargne et des placements en valeurs mobilières. Le Gouvernement attache beaucoup d'intérêt à ce que les actionnaires soient le plus largement informés et ne peut qu'encourager les efforts accomplis par les sociétés dans ce sens.

9276. — Mme Marie-Hélène Cardot rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances que les instruments de musique sont assujettis au paiement de la taxe sur la valeur ajoutée au taux majoré. Cette taxation a des répercussions importantes sur la situation des sociétés populaires de musique dont les faibles ressources sont insuffisantes pour leur permettre de venir en aide à leurs membres dans l'achat de leurs instruments. Elle lui demande s'il n'estime pas anormal de considérer les instruments de musique comme des objets de luxe, alors qu'ils sont bien souvent des instruments de travail, et s'il n'envisage pas de prévoir une réduction du taux de la taxe sur la valeur ajoutée frappant les instruments de musique acquis par les membres des sociétés affiliées à la confédération musicale de France. (Question du 13 mars 1970.)

Réponse. — En l'état actuel des textes, les instruments de musique sont passibles de la taxe sur la valeur ajoutée au taux normal de 23 p. 100. Le taux majoré de cette taxe qui est de 33 1/3 p. 100 s'applique seulement à certains produits énumérés limitativement. La taxe sur la valeur ajoutée est un impôt à caractère réel et général; elle est exigible quels que soient le statut juridique des personnes qui interviennent dans la réalisation des opérations imposables et la qualité des personnes qui acquièrent les produits. Dans ces conditions, il n'est pas possible d'envisager, comme le suggère l'honorable parlementaire, une réduction du taux de cette taxe pour les instruments de musique destinés aux membres des sociétés affiliées à la confédération musicale de France.

EDUCATION NATIONALE

9247. — M. André Diligent signale à M. le ministre de l'éducation nationale la situation des professeurs de dix-sept écoles d'ingénieurs, et en particulier de l'école nationale supérieure des arts et industries textiles de Roubaix et des écoles nationales supérieures des arts et métiers de Lille, Aix, Angers, Bordeaux, Châlons-sur-Marne, Cluny, Paris, des écoles nationales supérieures de radio-électricité de Clichy, de chimie industrielle de Rouen, de céramique de Sèvres, de l'école nationale supérieure des arts et industries de Strasbourg, des écoles nationales d'ingénieurs de Belfort, Brest, Metz, Saint-Etienne, Tarbes. Il lui rappelle que ces écoles ont un rôle essentiel dans la formation des cadres de l'industrie moderne et qu'à ce titre leur efficacité dépend des conditions de travail de leur personnel enseignant. Or, ces professeurs sont régis par un décret de 1962 ayant repris mot pour mot un arrêté de 1956; mais depuis l'année 1956, la situation pédagogique et technique des enseignements des écoles d'ingénieurs a profondément évolué: passage de la scolarité de trois à quatre ans, élévation indiscutable du niveau d'enseignement, évolution rapide des techniques, apparition de nouvelles techniques, de nouveaux matériels, demandant aux professeurs une formation permanente. La direction des enseignements supérieurs a nommé une commission en vue de trouver une solution à ce problème. Il lui demande si le résultat de ces travaux va permettre prochainement de régler cette situation irritante par un décret mettant en application un nouveau statut. (Question du 27 février 1970.)

Réponse. — Les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter au décret n° 62-229 du 2 mars 1962, concernant le service hebdomadaire de certains personnels enseignants appartenant au cadre des écoles nationales supérieures des arts et métiers, ont été étudiées au cours de l'année 1969 par une commission composée de représentants des syndicats de ces personnels et de représentants de l'administration. Les travaux de cette commission ont abouti à la rédaction d'un projet de décret qui est actuellement à l'étude. Ce projet soulève

deux sortes de difficultés: d'une part, son examen ne peut pas être dissocié de celui d'un projet relatif au service hebdomadaire des personnels enseignants des instituts nationaux des sciences appliquées, qui est également à l'étude; d'autre part, sa mise en application exigerait des crédits importants dont il est indispensable de prévoir préalablement l'inscription au budget. L'administration s'efforce actuellement de surmonter ces difficultés afin de mettre fin à une situation dont le caractère irritant ne lui échappe pas.

9248. — M. Pierre-Christian Taittinger demande à M. le ministre de l'éducation nationale si, dans le cadre de la loi n° 68-978 du 12 novembre 1968 d'orientation de l'enseignement supérieur, il ne pourrait pas être envisagé, pour faciliter les recherches et les études des professeurs, l'organisation de périodes de congé tous les six ans, tel qu'il est ainsi pratiqué aux Etats-Unis. (Question du 27 février 1970.)

Réponse. — Les problèmes posés par l'aménagement du service d'enseignement en vue de faciliter les recherches et les études des personnels enseignants des enseignements supérieurs retiennent toute l'attention du ministère de l'éducation nationale. Cette situation fera l'objet d'un examen tout particulier dans le cadre de l'étude des carrières des personnels enseignants des enseignements supérieurs qui a été entreprise en liaison avec les organisations syndicales intéressées.

9249. — M. Pierre-Christian Taittinger demande à M. le ministre de l'éducation nationale quelles sont les dispositions budgétaires qu'il a l'intention de prendre pour augmenter en cours d'année les subventions de fonctionnement accordées aux lycées de Paris, dont le montant a été maintenu en 1970 à un niveau pratiquement identique à celui de l'année précédente alors que certaines dépenses prioritaires sont difficilement compressibles (chauffage, électricité, eau, etc.) et connaissent un certain pourcentage d'augmentation qui motiverait un rajustement. (Question du 27 février 1970.)

Réponse. — Pour 1970, les crédits affectés au fonctionnement des établissements d'enseignement du second degré ont été majorés de 50 millions de francs par rapport à ceux de l'exercice précédent. Cette augmentation représente l'effort maximum que l'Etat a pu consacrer, dans le cadre du budget de 1970, aux dépenses de fonctionnement des établissements. En ce qui concerne plus particulièrement les crédits mis à la disposition des lycées et collèges d'enseignement secondaire de l'académie de Paris, une majoration de 4.500.000 francs a été accordée, représentant 15 p. 100 de la dotation de l'année précédente. Cette mesure a permis d'augmenter les moyens des établissements particulièrement défavorisés. Un nouvel ajustement de ce crédit sera demandé en tout état de cause au titre des mesures nouvelles du budget 1971.

9269. — M. Georges Cogniot expose à M. le ministre de l'éducation nationale les graves conséquences qui risquent de résulter des retards apportés à la construction de laboratoires nouveaux de l'Observatoire de Paris, bien que le projet en ait été discuté puis approuvé par toutes les commissions compétentes, que le permis de construire ait été obtenu et les crédits nécessaires dégagés. Il s'étonne que des interventions faisant valoir des intérêts strictement privés aient pu remettre l'opération en cause, en suscitant la protestation solennelle du conseil d'administration de l'Observatoire et les observations de l'académie des sciences, indignés que des intérêts particuliers puissent prévaloir sur des intérêts scientifiques fondamentaux. Il insiste sur l'urgence d'une solution positive puisque, d'une part, le permis de construire daté du 19 novembre 1969 n'est valable que pour un an, et que, d'autre part, les crédits engagés dès octobre 1968 demeurent bloqués et se déprécient. Il lui demande quand seront enfin levés les obstacles dressés contre un projet ratifié par tous les organismes officiels concernés et entièrement justifié par les nécessités vitales du travail scientifique. (Question du 11 mars 1970.)

Réponse. — Pour faire face à ses besoins d'extension, l'Observatoire de Paris a établi un projet de construction sur des terrains voisins de son implantation actuelle. Ce projet double pratiquement les surfaces à la disposition de l'observatoire au cœur de Paris. En dépit des critiques émises par diverses personnes propriétaires ou locataires des immeubles menacés par cette opération, les expropriations nécessaires ont été faites et les terrains d'assiette acquis par l'Etat. Les expropriations achevées en 1965 demeurent: il n'est pas question de les mettre en cause. En revanche, il paraît essentiel de s'interroger à nouveau sur l'adaptation du projet envisagé au problème posé par les besoins d'extension de l'Observatoire. En effet, l'astronomie et la géophysique connaissent un essor révolutionnaire avec l'ouverture de l'ère spatiale. Il n'est pas certain que les constructions projetées, qui, par ailleurs, bouleversent profondément les admirables jardins de ce site culturel projeté, permettent de résoudre de manière satisfaisante les problèmes de croissance

à moyen terme auxquels sera inmanquablement confronté l'Observatoire de Paris. Les possibilités ultérieures d'extension sont en effet inexistantes au sein de ces espaces verts complétant les jardins de l'Observatoire et formant avec lui un ensemble historique remarquable. Par ailleurs, l'Institut national d'astronomie et de géophysique créé en 1967, et dont l'implantation d'une partie des services est prévue dans l'opération projetée, a atteint maintenant sa maturité; il convient donc de réexaminer aussi les termes en lesquels se pose aujourd'hui son problème immobilier. Pour ces deux raisons, il semble judicieux de revoir le programme d'extension proposé à la lumière d'un plan global de restructuration des services entre Paris et la province. Il faudra ensuite adapter en conséquence le programme des constructions aux besoins des services intéressés et enfin revoir l'architecture du projet afin d'assurer une protection plus élaborée des espaces verts existants. Le ministre de l'éducation nationale assure l'honorable parlementaire qu'il accorde un intérêt tout particulier à ce projet: il s'est rendu sur place pour juger par lui-même des conditions actuelles de travail à l'observatoire. Il est évident que cette opération doit être menée à bien le plus rapidement possible et dans l'intérêt bien compris de cet établissement scientifique de renommée mondiale. Le complément d'études requis sera entrepris avec toute la célérité nécessaire.

9277. — Mme Marie-Hélène Cardot demande à M. le ministre de l'éducation nationale s'il n'envisage pas de prendre un certain nombre de mesures en ce qui concerne, d'une part, les programmes et horaires de l'enseignement musical dans les écoles du premier degré, d'autre part, l'appel à des spécialistes pour obvier provisoirement au manque de préparation de nombreux maîtres à cet enseignement, afin de développer chez les élèves le goût de la musique et de mettre fin aux difficultés de recrutement rencontrées par les sociétés musicales populaires — principalement dans les centres ruraux — à la suite de l'abandon des programmes et horaires d'enseignement musical dans les écoles primaires. (Question du 13 mars 1970.)

Réponse. — L'importance de l'enseignement musical dans les écoles primaires n'a pas échappé au département de l'éducation nationale. La commission Musique et enseignement instituée en 1969 a consacré une part importante de ses activités à étudier les problèmes de la musique dans les écoles élémentaires et a chargé l'une de ses sous-commissions de proposer les réformes qui pourraient être apportées à l'enseignement musical au niveau du premier degré. En tout état de cause, il n'est pas envisagé de renoncer au concours actuel des maîtres spécialisés, chefs de musique, répétiteurs, etc., qui collaborent avec les instituteurs tant que la formation de ces maîtres ne leur permettra pas d'assurer l'enseignement de la musique à l'instar des autres disciplines de l'enseignement élémentaire. La mise en place de conseillers pédagogiques, par analogie avec le régime adopté pour l'éducation physique, est l'une des mesures que la commission préconise particulièrement.

9350. — M. Roger Deblock attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur les difficultés rencontrées par les professeurs d'enseignement agricole. Il lui demande de bien vouloir lui préciser les droits actuels de cette catégorie de professeurs titulaires du certificat d'aptitude à l'enseignement agricole (C. A. E. A.) ou du certificat d'aptitude à l'enseignement ménager agricole (C. A. E. M. A.) qui exercent dans les cours professionnels agricoles créés par la circulaire interministérielle n° 66-297 du 16 juin 1966. En particulier, il souhaiterait connaître les conditions dans lesquelles une équivalence est accordée entre le certificat d'aptitude à l'enseignement agricole, le certificat d'aptitude à l'enseignement ménager agricole et les certificats d'aptitude pédagogique des collèges d'enseignement général et les conditions dans lesquelles un choix est laissé aux professeurs d'enseignement agricole ayant le C. A. E. A., le C. A. E. M. A. ou le C. A. P. C. E. G. d'opter pour le statut des professeurs des collèges d'enseignement général. (Question du 2 avril 1970.)

Réponse. — Aux termes de la circulaire IV-67-126 du 3 mars 1967, les maîtres et maîtresses pourvus du certificat d'aptitude à l'enseignement agricole (C. A. E. A.) ou du certificat d'aptitude à l'enseignement ménager agricole (C. A. E. M. A.) doivent en priorité être affectés dans un cours professionnel où se donne l'enseignement pour lequel ils ont été spécialement formés. Ceux d'entre eux qui sont titulaires du certificat d'aptitude pédagogique pour les collèges d'enseignement général (C. A. P. C. E. G.), notamment en application des dispositions de la circulaire précitée, ont pu normalement exercer jusqu'au 15 décembre 1969 l'option offerte aux instituteurs par l'article 22 du décret n° 69-493 du 30 mai 1969 fixant le statut des professeurs d'enseignement général de collège. En revanche, les dispositions de ce même décret, qui ne prévoient aucune équivalence entre le C. A. P. C. E. G. et les certificats d'aptitude déjà cités, ne peuvent s'appliquer aux maîtres titulaires de ces derniers certificats d'aptitude.

9351. — M. Pierre Giraud demande à M. le ministre de l'éducation nationale, compte tenu du légitime mécontentement des instituteurs parisiens en raison de la non-application des décisions prises depuis des années par le conseil de Paris en matière d'indemnité de logement, de bien vouloir agir auprès de son collègue des finances pour permettre la solution d'un conflit qui n'a que trop duré et prend ces jours-ci une forme assez aiguë. (Question du 7 avril 1970.)

Réponse. — Le régime indemnitaire des instituteurs en fonctions dans la ville de Paris fait l'objet de dispositions spécifiques. Un arrêté interministériel du 13 mars 1970 a relevé le montant du supplément communal alloué aux instituteurs et institutrices non logés de la ville de Paris.

9362. — M. Georges Lamousse attire l'attention de M. le Premier ministre sur un projet de construction établi pour le compte de l'Observatoire de Paris et qui paraît se heurter à un obstacle administratif dont la nature n'est pas définie. L'Observatoire de Paris développe la majeure partie de ses activités scientifiques hors de Paris, mais se doit d'en maintenir quelques-unes à Paris même pour des motifs de continuité astronomique ou d'environnement scientifique. Les installations actuelles ne permettent pas à ces activités de s'exercer dans des conditions rationnelles. Un projet de construction, après avoir reçu toutes les approbations requises, a été l'objet d'un permis de construire en 1969; les crédits correspondants ont été accordés par le Parlement en 1968. Cependant, une enquête administrative a été ouverte à sa diligence pour rechercher si le problème ne comportait pas d'éléments nouveaux. Il lui demande de bien vouloir lui faire savoir: 1° si l'enquête ouverte a fait apparaître des éléments nouveaux; 2° si la réponse est affirmative, quels sont ces éléments nouveaux dont les instances régulièrement consultées, et notamment le comité de décentralisation, n'auraient pas eu connaissance lorsqu'elles ont eu à se prononcer sur le projet; 3° au cas contraire, quelle est la mesure qu'il envisage de prendre pour que l'opération puisse être engagée en temps voulu, compte tenu du court délai de validité du permis de construire. (Question du 7 avril 1970, transmise pour attribution par M. le Premier ministre à M. le ministre de l'éducation nationale.)

Réponse. — Pour faire face à des besoins d'extension, l'Observatoire de Paris a établi un projet de construction sur des terrains voisins de son implantation actuelle. Ce projet double pratiquement les surfaces à la disposition de l'observatoire au cœur de Paris. En dépit des critiques émises par diverses personnes propriétaires ou locataires des immeubles menacés par cette opération, les expropriations nécessaires ont été faites, les terrains d'assiette acquis par l'Etat. Les expropriations achevées en 1965 demeurent; il n'est pas question de les mettre en cause. En revanche, il paraît essentiel de s'interroger à nouveau sur l'adaptation du projet envisagé au problème posé par les besoins d'extension de l'observatoire. En effet, l'astronomie et la géophysique connaissent un essor révolutionnaire avec l'ouverture de l'ère spatiale. Il n'est pas certain que les constructions projetées, qui, par ailleurs, bouleversent profondément les admirables jardins de ce site culturel projeté, permettent de résoudre de manière satisfaisante les problèmes de croissance à moyen terme auxquels sera inmanquablement confronté l'Observatoire de Paris. Les possibilités ultérieures d'extension sont en effet inexistantes au sein de ces espaces verts complétant les jardins de l'observatoire et formant avec lui un ensemble historique remarquable. Par ailleurs, l'Institut national d'astronomie et de géophysique créé en 1967, et dont l'implantation d'une partie des services est prévue dans l'opération projetée, a atteint maintenant sa maturité; il convient donc de réexaminer aussi les termes en lesquels se pose aujourd'hui son problème immobilier. Pour ces deux raisons, il semble judicieux de revoir le programme d'extension proposé à la lumière d'un plan global de restructuration des services entre Paris et la province. Il faudra ensuite adapter en conséquence le programme des constructions aux besoins des services intéressés et enfin revoir l'architecture du projet afin d'assurer une protection plus élaborée des espaces verts existants. Le ministre de l'éducation nationale assure l'honorable parlementaire qu'il accorde un intérêt tout particulier à ce projet: il s'est rendu sur place pour juger par lui-même des conditions actuelles de travail à l'observatoire. Il est évident que cette opération doit être menée à bien le plus rapidement possible et dans l'intérêt bien compris de cet établissement scientifique de renommée mondiale. Le complément d'études requis sera entrepris avec toute la célérité nécessaire.

9382. — M. André Méric attire l'attention de M. le ministre de l'éducation nationale sur les conséquences néfastes du décret du 4 septembre 1969 relatif à l'augmentation des frais de pension

et demi-pension qui aboutit à un impôt supplémentaire particulièrement ressenti par les familles à revenus modestes. Il apparaît inacceptable que le Gouvernement fasse supporter aux familles le salaire des agents de service. La prolongation de la scolarité est une loi qui fait obligation aux familles mais celles-ci doivent être secondées par les pouvoirs publics. Par ailleurs il attire son attention sur le plafond des ressources retenu pour l'attribution des bourses qui écarte de ce bénéfice des élèves dont les familles ont des revenus modestes. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour mettre fin à une telle situation. (*Question du 9 avril 1970.*)

Réponse. — Les établissements d'enseignement public de second degré comportent deux services distincts : l'externat, correspondant au service d'enseignement proprement dit, et qui demeure un service public gratuit entièrement à la charge de l'Etat, et l'internat, pension annexe de l'établissement où les élèves éloignés de leurs familles peuvent trouver la nourriture et le logement. De ce fait, les dépenses de fonctionnement de ce service doivent être supportées par les familles à qui incombe moralement et légalement l'entretien de leurs enfants. Ces dépenses comprennent normalement, outre les frais de nourriture et une participation aux dépenses communes à l'externat et à l'internat, les charges de rémunérations du personnel affecté à celui-ci. Or, il est apparu que les sommes demandées aux usagers ne couvraient que la moitié du coût réel du service. L'arrêté du 4 septembre a eu pour but de rétablir partiellement la vérité des prix en mettant à la charge des familles une partie de ces dépenses de personnel assumées par l'Etat. Toutefois, l'effort demandé à celles-ci a été limité à une augmentation de 20 p. 100 des tarifs de pension, et l'Etat supporte encore la plus grande partie de ces rémunérations. Les sommes ainsi perçues ne sont reversées au Trésor public que pour être rattachées sous forme de fonds de concours au chapitre 31-07 du budget du ministère de l'éducation nationale sur lequel sont payés les personnels de service. Cette procédure, qui a précisément pour but de garantir cette affectation, ne peut en rien être assimilée à un recouvrement de caractère fiscal. Cette augmentation des prix de pension, qui restent inférieurs en tout état de cause au montant des allocations familiales versées pour un enfant de l'âge des lycéens, est donc amplement justifiée et il n'est pas normal que l'Etat prenne entièrement et indistinctement en charge les dépenses dont il s'agit. Il paraît beaucoup plus justifié que, moyennant une participation supplémentaire de l'ensemble des bénéficiaires, l'Etat fournisse une aide plus importante aux familles qui en ont réellement besoin. Il convient de souligner à cet égard l'effort réalisé en matière de bourses d'études qui s'est traduit pour l'année 1969-1970 par l'attribution de 1.671.000 bourses dans le second degré, quatre élèves sur dix en bénéficiant. On ne peut, dans ces conditions, dire que le plafond des ressources qui est actuellement retenu écarte les familles ayant des revenus modestes. Il semble cependant qu'en dépit de cette aide, certaines familles risquent encore d'éprouver des difficultés pour faire face aux dépenses qui restent à leur charge, du fait notamment de la majoration des frais scolaires. C'est pourquoi il a été décidé, à titre exceptionnel pour l'année en cours, de mettre à la disposition des recteurs une dotation spéciale qu'ils pourront utiliser pour apporter une aide supplémentaire aux familles qui leur paraîtraient les plus dignes d'intérêt, aide que représente l'équivalent d'une ou de plusieurs parts de bourse. Par ailleurs, comme il a été annoncé à l'Assemblée nationale, des études se poursuivent sur une gratuité totale de l'enseignement secondaire obligatoire permettant de régler, au fond même des choses, les difficultés soulevées par le système des bourses.

M. le ministre de l'éducation nationale fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 9437 posée le 23 avril 1970 par M. André Fosset.

EQUIPEMENT ET LOGEMENT

M. le ministre de l'équipement et du logement fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 9352 posée le 7 avril 1970 par M. Roger Poudonson.

M. le ministre de l'équipement et du logement fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 9355 posée le 17 avril 1970 par M. André Méric.

M. le ministre de l'équipement et du logement fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 9359 posée le 7 avril 1970 par M. Guy Schmaus.

M. le ministre de l'équipement et du logement fait connaître à M. le président du Sénat qu'un délai lui est nécessaire pour rassembler les éléments de sa réponse à la question écrite n° 9370 posée le 7 avril 1970 par M. Louis Jung.

POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

9356. — Mme Catherine Lagatu attire l'attention de M. le ministre des postes et télécommunications sur quelques problèmes rencontrés par les femmes, mères de famille de son administration. Comme chacun sait, l'administration des P. T. T. emploie des milliers de femmes, mais leur double rôle social, à la fois travailleuses et mères, n'est pas reconnu comme il devrait l'être. Bien sûr, on n'a jamais demandé aux femmes de ne pas avoir d'enfants, mais quand elles en ont, on ne tient pas compte suffisamment des problèmes que la maternité leur pose. C'est ainsi que l'administration des P. T. T. ne construit aucune crèche; que les garderies du jeudi et les colonies de vacances sont insuffisantes; que seulement trois jours sont accordés aux mères de famille pour soigner un enfant malade et à condition que le médecin certifie « enfant très gravement malade »; que parfois des employées de Paris-chèques, entre autres, voient leurs notes baisser : congés de maladie pendant leur grossesse; que la promotion des femmes est loin d'être suffisante. En conséquence, elle lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend prendre pour que l'administration des P. T. T. reconnaisse enfin la maternité comme fonction sociale, en particulier, elle souhaiterait savoir s'il envisage : 1° de participer au financement de la construction et du fonctionnement de crèches; 2° d'augmenter le nombre de jours accordés aux mères pour soigner un enfant malade; 3° de donner des directives précises afin que les femmes enceintes ne voient pas leurs notes baisser en raison de congés de maladie; 4° de faciliter la promotion des femmes et mères de famille dans l'administration des P. T. T. (*Question du 7 avril 1970.*)

Réponse. — 1° Depuis de nombreuses années, l'administration fait un effort particulier dans le domaine des réalisations sociales en faveur de l'enfance afin de faciliter au maximum à ses agents féminins l'exercice de leur profession. C'est ainsi qu'elle a créé un important réseau de garderies, de centres aérés, de camps et de colonies de vacances, dont elle poursuit le développement en vue d'atténuer les difficultés rencontrées par les mères de famille pour faire assurer le jeudi et pendant les vacances scolaires la garde de leurs enfants en âge de scolarité. De même, elle s'efforce de réserver des berceaux au profit des enfants de ses agents dans des crèches publiques ou privées en versant une participation aux frais de construction des crèches prévues dans des quartiers à forte densité de population P. T. T., les dépenses de fonctionnement de ces crèches demeurant, par contre, à la charge des organismes gestionnaires. De plus, elle accorde individuellement une allocation journalière aux agents féminins qui placent leurs enfants dans un crèche ou chez une gardienne agréée. 2° Lorsque la présence de la mère auprès de son enfant malade est déclarée indispensable par le médecin traitant, une autorisation spéciale d'absence peut être accordée par les chefs de service dans la mesure compatible avec les nécessités du service. 3° Les instructions concernant la notation du personnel précisent que les chefs de service doivent se montrer indulgents à l'égard des fonctionnaires habituellement dévoués qui sont astreints à prendre des congés de maladie. Ces dispositions sont permanentes et s'appliquent, en particulier, aux femmes enceintes dont la notation est toujours effectuée avec beaucoup de bienveillance. 4° L'administration des P. T. T. s'est toujours attachée à offrir les plus larges possibilités de promotion à l'ensemble du personnel féminin, tant par la voie des concours internes que par celle des tableaux d'avancement.

SANTE PUBLIQUE ET SECURITE SOCIALE

9159. — Mme Catherine Lagatu prend acte de la réponse de M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale à la question n° 8985 posée le 21 novembre 1969 (*Journal officiel* du 28 janvier 1970, p. 37) concernant : 1° l'état de délabrement des cuisines de l'hôpital Saint-Louis; 2° les travaux de modernisation envisagés dans cet établissement. Des projets relatifs à la reconstruction du service cuisine sont à l'étude; elle s'en réjouit mais demande qu'à cette occasion un ensemble de locaux fonctionnels et bien équipés soient prévus. En effet, actuellement : l'équipement est très insuffisant, ce qui explique les réclamations des malades et du personnel quant à la qualité des repas; les conditions de travail du personnel de cuisine ne sont plus tolérables; le réfectoire actuel, où 450 personnes prennent leurs repas depuis l'effondrement de

l'ancien réfectoire, est trop exigü, la création d'un self-service avec cafétéria permettrait, si les plats étaient préparés par les cuisiniers, d'offrir de meilleurs repas au personnel. En conséquence, dans l'intérêt du personnel et celui des malades qui paient fort cher une hospitalisation qui ne leur garantit pas les conditions de confort qu'ils seraient en droit d'attendre, elle lui demande s'il ne lui semble pas souhaitable que des crédits exceptionnels suffisants soient accordés pour assurer la modernisation des cuisines, des annexes et du réfectoire. Sa réponse récente fait état d'un projet qui vise à créer dans la partie Nord un hôpital de 750 lits ; la réalisation de ce projet serait proposée au VI^e Plan. Cette réalisation est en effet indispensable pour assurer une réelle modernisation de l'hôpital et pour doter le Nord-Est de Paris de l'équipement hospitalier qui lui fait actuellement défaut. En conséquence, elle lui demande de lui indiquer la liste par ordre d'urgence des constructions d'hôpitaux prévues par le VI^e Plan. (Question du 31 janvier 1970.)

Réponse. — Le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale a l'honneur de faire connaître à Mme Catherine Lagatu que la reconstruction de la cuisine et du self-service du personnel de l'hôpital Saint-Louis est prévue lors de la réalisation de la construction du futur bâtiment hospitalier, à édifier sur la partie Nord de l'établissement. Les plans du nouveau bâtiment prévoient une vaste cuisine moderne avec les annexes nécessaires devant desservir l'ensemble de l'hôpital, ainsi qu'un restaurant pour le personnel aménagé de façon confortable. Cet ensemble devrait permettre à tous, malades et personnel, de profiter de repas de qualité, servis dans de bonnes conditions. Cette construction figure parmi les propositions présentées au titre du VI^e Plan. Le VI^e Plan étant en cours d'élaboration par les diverses commissions compétentes, la liste par ordre de priorité des opérations inscrites au Plan n'est pas établie. Il faut en outre signaler qu'une étude technique est actuellement en cours afin de permettre, en cas de nécessité absolue, la réinstallation provisoire de la cuisine de Saint-Louis dans un bâtiment de type industrialisé à implanter à proximité de la cuisine actuelle. Cette réalisation serait entreprise au cas où une altération subite du gros-œuvre de l'actuelle cuisine ne permettrait pas d'attendre sa réinstallation dans le futur bâtiment hospitalier.

TRAVAIL, EMPLOI ET POPULATION

9156. — M. Fernand Chatelain signale à M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population : 1° que le nombre de travailleurs du bâtiment et des travaux publics obligés, par leur travail, de vivre éloignés de leur résidence habituelle est de plus en plus important ; 2° que pour la plupart d'entre eux les conditions de logements qui leur sont fournis ne respectent pas les dispositions minima prévues à ce sujet par le décret du 8 janvier 1965. Il aimerait connaître quelles dispositions il entend prendre pour que, préalablement à l'ouverture de tout chantier appelé à occuper un certain nombre de travailleurs déplacés, toutes les conditions soient créées pour loger décemment ces travailleurs et leur permettre de vivre normalement, qu'ils soient déplacés seuls ou avec leur famille, et cela, sans distinction de nationalité, car il estime que : a) dans la plupart des cas, il est possible d'édifier pour cela des constructions dotées des équipements nécessaires pour la vie, la détente, les loisirs qui, le chantier terminé, peuvent soit rester à la disposition des travailleurs en cas d'ouverture de nouveaux chantiers dans les environs, soit être mis à la disposition de la population locale, soit être utilisés comme villages ou résidences de vacances ; b) que le financement de ces équipements devrait incomber pour

partie aux maîtres d'ouvrage et aux entreprises, auquel devrait s'ajouter une participation de l'Etat, des collectivités locales concernées ou des organismes sociaux appelés à réutiliser ces installations. (Question du 29 janvier 1970.)

Réponse. — Les conditions de vie sur les chantiers du bâtiment et des travaux publics, qu'il s'agisse des conditions générales d'hygiène ou des conditions d'hébergement sur les lieux mêmes du travail, n'ont pas manqué de retenir l'attention des services du ministère du travail, de l'emploi et de la population. Une intervention a du reste été récemment faite auprès des fédérations nationales du bâtiment et des travaux publics pour leur demander avec insistance de rechercher d'urgence, notamment sur le plan de l'entreprise, des solutions constructives aux problèmes dont il s'agit. En effet, en matière d'hygiène, comme en matière de sécurité, les règles posées par la réglementation ne sont le plus souvent, ainsi que l'ont souligné à maintes reprises des instructions émanant du ministère du travail, que des règles minimales. Il importe donc que les chefs d'entreprise, dans le cadre de leurs responsabilités professionnelles, s'efforcent de trouver, au-delà des seules obligations réglementaires, des solutions originales au problème de l'hébergement des travailleurs de leurs industries. L'intérêt que présenteraient des initiatives hardies témoignant d'une orientation nouvelle a été souligné avec force à l'occasion de l'intervention qui a été faite auprès des fédérations patronales concernées. Il est également signalé à l'honorable parlementaire que, dans le même temps, les directeurs régionaux et les directeurs départementaux du travail et de la main-d'œuvre ont été invités à demander instamment aux inspecteurs et contrôleurs du travail et de la main-d'œuvre placés sous leur autorité de veiller, au cours d'une action de contrôle systématique, à la stricte application des prescriptions réglementaires en vigueur. Bien entendu, une attention particulière sera portée, au cours de cette action de contrôle, aux logements mis à la disposition des travailleurs sur les chantiers, qui doivent satisfaire aux dispositions du titre XIV du décret du 8 janvier 1965 relatif aux mesures particulières de protection et de salubrité applicables aux établissements dont le personnel exécute des travaux du bâtiment, des travaux publics et tous autres travaux concernant les immeubles. En ce qui concerne les suggestions faites par l'honorable parlementaire au sujet de la construction et du financement de logements qui, après avoir été occupés par des travailleurs du chantier, qu'ils soient seuls ou avec leur famille, pourraient être mis à la disposition d'autres travailleurs en cas d'ouverture de nouveaux chantiers dans la région ou à la disposition de la population locale, il est précisé que, dans le cadre des dispositions du titre II (Hygiène et sécurité des travailleurs) du livre II du code du travail, mon département ministériel n'a pas la possibilité d'imposer aux maîtres d'ouvrage, aux architectes ou aux chefs d'entreprise du bâtiment et des travaux publics des obligations de cette nature.

Erratum

à la suite du compte rendu intégral des débats
de la séance du 29 avril 1970.

(Journal officiel du 30 avril 1970, Débats parlementaires, Sénat.)

Page 322, 2^e colonne, 4^e et 5^e ligne de la question orale n° 1014 de M. Léon Motais de Narbonne, au lieu de : « ... à l'égard de la colonie de la Guyane française... », lire : « ... à l'égard de la colonie indienne de la Guyane française... ».