

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 1970-1971

COMPTE RENDU INTEGRAL — 18^e SEANCE

Séance du Mardi 8 Juin 1971.

SOMMAIRE

PRÉSIDENTICE DE M. ALAIN POHER

1. — Procès-verbal (p. 704).
2. — Dépôt de rapports (p. 704).
3. — Dépôt d'un rapport du Gouvernement (p. 704).
4. — Questions orales (p. 704).

Allocation aux orphelins :

Question de Mme Catherine Lagatu. — M. Jean-Louis Tinaud, secrétaire d'Etat aux relations avec le Parlement ; Mme Catherine Lagatu.

Construction d'une bourse du travail à Paris :

Question de Mme Catherine Lagatu. — M. le secrétaire d'Etat, Mme Catherine Lagatu.

Rémunération des militaires servant au titre de la coopération :

Question de M. Léon Motais de Narbonne. — MM. le secrétaire d'Etat, Léon Motais de Narbonne.

Aménagement de la moyenne Garonne :

Question de M. Henri Caillavet. — MM. le secrétaire d'Etat, Henri Caillavet.

Fermeture d'une entreprise textile de la région lilloise :

Question de M. Hector Viron. — MM. le secrétaire d'Etat, Hector Viron.

5. — Situation de la régie Renault. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 709).

Discussion générale : MM. Guy Schmaus, Philippe Dechartre, secrétaire d'Etat au travail ; Hector Viron.

6. — Suspension et reprise de la séance (p. 711).

PRÉSIDENTICE DE M. PIERRE CAROUS

7. — Transmission de projets de loi (p. 711).

8. — Interspersion dans l'ordre du jour (p. 711).

9. — Rôles respectifs du Président de la République et du Premier ministre. — Discussion d'une question orale avec débat (p. 711).

Discussion générale : MM. Henri Caillavet, Etienne Dailly, Jacques Duclos, René Pleven, garde des sceaux, ministre de la justice.

10. — Non-dénonciation des sévices exercés sur des enfants. — Adoption d'une proposition de loi (p. 718).

Discussion générale : MM. Paul Guillard, rapporteur de la commission de législation ; Louis Namy, René Pleven, garde des sceaux, ministre de la justice.

Question préalable (amendement n° 3 de M. Jacques Henriot). — MM. Jacques Henriot, Jean Bertaud, le rapporteur, le garde des sceaux, le président, François Schleiter. — Retrait.

Art. 1^{er} :

Amendement n° 1 de la commission. — MM. le rapporteur, le garde des sceaux. — Rejet.

Adoption de l'article.

Art. 2 : adoption.

Sur l'ensemble : M. Jacques Henriot.

Adoption de la proposition de loi.

11. — Convention fiscale avec le grand-duché de Luxembourg. —
Adoption d'un projet de loi (p. 724).

Discussion générale : MM. Georges Portmann, rapporteur de la commission des finances, René Pleven, garde des sceaux, ministre de la justice.

Adoption de l'article unique du projet de loi.

12. — Institution d'un versement à la charge de certains employeurs de la région parisienne. — Adoption d'un projet de loi (p. 725).

Discussion générale : MM. Auguste Pinton, rapporteur de la commission des affaires économiques ; Jean Chamant, ministre des transports.

Question préalable (amendement n° 11 rectifié de M. Auguste Billiemaz). — MM. Auguste Billiemaz, Jean Bertaud, président de la commission des affaires économiques ; le ministre. — Rejet.

Suite de la discussion générale : MM. Charles Suran, rapporteur pour avis de la commission des finances ; Lucien Grand, président de la commission des affaires sociales ; Serge Boucheny, Edouard Bonnefous, Etienne Dailly.

Suspension et reprise de la séance.

MM. Guy Schmaus, Georges Dardel, le ministre.

Art. 1^{er} :

M. André Armengaud.

Amendement n° 7 de M. Serge Boucheny. — MM. Serge Boucheny, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 12 de M. Guy Schmaus. — MM. Guy Schmaus, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 1 de M. Pierre-Christian Taittinger. — MM. Pierre-Christian Taittinger, le rapporteur, le ministre, Georges Dardel. — Adoption.

Amendement n° 6 de M. Maxime Javelly. — MM. Maxime Javelly, le rapporteur, le ministre, Georges Dardel, Charles Suran. — Réservé.

Amendement n° 2 de la commission. — Adoption.

L'article est réservé.

Art. 2 :

Amendement n° 8 de M. Serge Boucheny. — MM. Serge Boucheny, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Adoption de l'article.

Art. additionnel 2 bis (amendement n° 3 de la commission) :

MM. le rapporteur, le ministre, Georges Dardel.

Adoption de l'article modifié.

Art. 3 :

Amendements n° 9 et 10 de M. Serge Boucheny. — MM. Serge Boucheny, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Amendement n° 4 de la commission. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 4 et 5 : adoption.

Art. 1^{er} (réservé) :

Amendement n° 6 de M. Maxime Javelly. — MM. le rapporteur, le président de la commission, le ministre, Maxime Javelly. — Rejet.

Adoption de l'article modifié.

Adoption du projet de loi.

Sur l'intitulé :

Amendement n° 5 de la commission. — MM. le rapporteur, le ministre. — Adoption.

13. — Personnels de l'aviation civile. — Adoption d'un projet de loi (p. 745).

Discussion générale : MM. Philippe de Bourgoing, rapporteur de la commission de législation ; Jean Chamant, ministre des transports.

Art. 1^{er} et 2 : adoption.

Art. 3 :

Amendement n° 2 de M. Marcel Souquet. — MM. Marcel Souquet, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Adoption de l'article.

Art. additionnel (amendements n° 1 de la commission et 3 de M. Marcel Souquet) :

MM. le rapporteur, Marcel Souquet, le ministre, Max Monichon.

Retrait de l'amendement n° 1. — Irrecevabilité de l'amendement n° 3.

Art. 4 :

Amendement n° 4 de M. Marcel Souquet. — MM. Marcel Souquet, le rapporteur, le ministre. — Rejet.

Adoption de l'article.

Sur l'ensemble : MM. Louis Namy, Marcel Souquet.

14. — Dépôt d'une question orale avec débat (p. 749).

15. — Ordre du jour (p. 749).

PRESIDENCE DE M. ALAIN POHER

La séance est ouverte à neuf heures quarante minutes.

M. le président. La séance est ouverte.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la séance du jeudi 3 juin 1971 a été distribué.

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

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Henri Terré un rapport, fait au nom de la commission des affaires sociales sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale après déclaration d'urgence, relatif aux rapports entre les caisses d'assurance maladie et les médecins. (N° 275, 1970/1971.)

Le rapport sera imprimé sous le numéro 290 et distribué.

J'ai reçu de M. Jean Gravier un rapport fait au nom de la commission des affaires sociales sur le projet de loi sur le travail temporaire. (N° 172, 1970/1971.)

Le rapport sera imprimé sous le numéro 291 et distribué.

— 3 —

DEPOT D'UN RAPPORT DU GOUVERNEMENT

M. le président. En application de l'article 38, 3^e alinéa, de l'ordonnance n° 59-2 du 2 janvier 1959 portant loi organique relative aux lois de finances, M. le Premier ministre m'a fait parvenir un rapport sur l'évolution de l'économie nationale et des finances publiques.

Acte est donné du dépôt de ce rapport.

— 4 —

QUESTIONS ORALES

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

ALLOCATION AUX ORPHELINS

M. le président. Mme Catherine Lagatu attire l'attention de M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale sur le fait suivant :

Malgré les engagements pris par le Gouvernement, les décrets d'application concernant le paiement de l'allocation orphelins, dont le principe a été voté en décembre par les deux assemblées, ne sont pas encore publiés.

Les familles concernées connaissent une vie si difficile qu'elles ne sauraient attendre indéfiniment.

En conséquence, elle lui demande de bien vouloir faire connaître, avec les raisons qui ont motivé un tel retard, la date prévue pour la sortie des décrets d'application de la loi susmentionnée. (N° 1126).

La parole est M. le secrétaire d'Etat.

M. Jean-Louis Tinaud, secrétaire d'Etat aux relations avec le Parlement. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, la préparation du décret prévu pour l'application de la loi n° 70-1218 du 23 décembre 1970 instituant une allocation en faveur des orphelins et de certains enfants à la charge d'un

parent isolé a nécessité, comme il est de règle, un accord préalable des administrations chargées de son exécution avant la saisine des institutions qui, aux termes de la législation en vigueur, sont obligatoirement consultées sur les mesures touchant à l'application de la législation des prestations familiales. C'est ainsi que le projet a été soumis successivement à la commission supérieure des allocations familiales, à la caisse nationale des allocations familiales et au Conseil d'Etat.

Le décret en cause est présentement soumis au contreseing des ministres intéressés et il devrait être publié très prochainement. Des dispositions sont prises pour que son application par les organismes ou services débiteurs des allocations familiales puissent examiner les demandes et liquider les droits des intéressés dans les meilleurs délais.

En tout état de cause, les personnes qui remplissaient les conditions d'attribution requises au 1^{er} janvier 1971 bénéficieront de l'allocation d'orphelin à compter de cette date.

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

Mme Catherine Lagatu. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie d'annoncer la publication prochaine du décret d'application. Mais « le décret est prêt », disait déjà Mlle Marie-Madeleine Dienesch, secrétaire d'Etat à l'action sociale et à la réadaptation, voilà plus d'un mois, à l'Assemblée nationale. Espérons que, cette fois, il sera fin prêt !

Le texte fixera les conditions et modalités d'attribution, le taux de l'allocation ainsi que le plafond de ressources au-delà duquel la prestation cessera d'être due.

Je voudrais, monsieur le secrétaire d'Etat, attirer votre attention sur un point. Mlle le secrétaire à l'action sociale et à la réadaptation a précisé à l'Assemblée nationale que ce plafond doit correspondre au seuil d'assujettissement à l'impôt sur le revenu pour le conjoint survivant ou le parent isolé.

Je me permets de rappeler que ce plafond est beaucoup trop bas et qu'il n'est pas indexé. Toutes les organisations familiales souhaitent que l'attribution de l'allocation nouvelle soit rattachée à un plafond qui puisse augmenter avec le coût de la vie. Le maintien du seuil d'assujettissement à l'impôt sur le revenu à un chiffre trop bas risque chaque année de priver des centaines de familles du bénéfice de cette allocation. On peut même imaginer à brève échéance le moment où il n'y aurait plus de bénéficiaire.

Je signale également que ce critère est sujet à caution. Voici un exemple : l'année de son veuvage, une femme ou un homme ne percevra sans doute pas l'allocation si le foyer était assujéti à l'impôt l'année précédente, alors que c'est l'année même du veuvage que le conjoint survivant en aurait absolument besoin.

Je rappelle enfin que les différentes catégories de femmes chefs de famille ne sont pas à égalité devant l'impôt. Les discriminations seront-elles aggravées par une inégalité nouvelle devant cette prestation ?

En conclusion, s'il nous paraît très important que le décret soit publié prochainement — et nous en sommes heureux — il nous semble grave que la prestation soit rattachée à un plafond quasiment immuable et que le taux en soit encore beaucoup trop faible. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

CONSTRUCTION D'UNE BOURSE DU TRAVAIL A PARIS

M. le président. Mme Catherine Lagatu attire l'attention de M. le ministre de l'équipement et du logement sur les faits suivants :

1° Le conseil de Paris avait, en mars 1968, voté un mémoire tendant à la construction, dans le 19^e arrondissement, d'une bourse du travail ;

2° Un permis de construire a été récemment délivré à une société immobilière privée, 50, rue Bouret, sur une partie du terrain prévu pour la construction de la bourse du travail ;

3° « Les permis de construire sont de la compétence du préfet ou du ministre et non pas du conseil de Paris », vient de rappeler le préfet de Paris (B. M. O., séance du 19 avril 1971, p. 23) ;

4° Le permis de construire délivré montre une fois de plus que le pouvoir est exercé à Paris par M. le préfet et qu'il l'est beaucoup plus dans le sens des intérêts privés que dans celui des travailleurs.

Dans le cas précis, il est bon de rappeler que les locaux syndicaux sont très insuffisants dans la capitale et que l'exigence de nouveaux locaux est exprimée par l'ensemble des syndicats.

En conséquence, elle lui demande dans quelles conditions les permis de construire précité a pu être délivré. (N° 1127.)

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

M. Jean-Louis Tinaud, secrétaire d'Etat aux relations avec le Parlement. Par délibération du 25 mars 1968, le Conseil de

Paris avait effectivement décidé la réalisation de la nouvelle bourse du travail sur des terrains dont le périmètre englobait la propriété sise 50, rue Bouret, à Paris, 19^e.

A ce jour le programme de cette opération n'a pas encore été arrêté et les modalités de son financement ne sont pas définies.

Aussi, lorsque le propriétaire de ce terrain a proposé de le céder à l'amiable à la ville de Paris le 13 février 1969, il n'a pas été possible de donner suite à son offre. Lorsqu'il a déposé une demande d'accord préalable, M. le préfet de Paris n'avait aucun motif juridique qui lui permette de refuser cet accord : le plan d'urbanisme directeur de Paris, approuvé en février 1967, ne prévoit pas que cet emplacement soit réservé pour équipements publics.

C'est ainsi que l'accord préalable a été délivré par arrêté du 15 avril 1970 ; le permis de construire a été ensuite accordé le 5 août de la même année.

Il est important de noter que la surface du terrain en cause ne représente qu'une faible partie — 5 p. 100 environ — de la surface totale des terrains réservés à la construction de la bourse du travail.

Dans l'état actuel de préparation du projet, il apparaît que l'opération autorisée n'est nullement incompatible avec la réalisation ultérieure de la bourse du travail.

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

Mme Catherine Lagatu. Monsieur le secrétaire d'Etat, je prends acte de votre réponse. Elle illustre, à mon sens, deux aspects de la politique menée par le pouvoir, singulièrement à Paris : politique autoritaire et politique de classe.

C'est en effet une politique d'autorité qui, malgré les efforts déployés par le pouvoir pour faire illusion, est menée dans la capitale. Nous avons eu l'occasion dans cette assemblée de dénoncer le statut antidémocratique de Paris. Nous avons déclaré que M. le préfet gérait la ville selon les souhaits de la majorité et les souhaits du Gouvernement.

Certes, une série de discours évoquent la nouvelle société et mettent en avant la concertation. Mais à la lumière des faits, on voit combien les phrases sont vides de toute réalité.

En effet, le conseil de Paris, en 1968, vote un mémoire tendant à la construction d'une bourse du travail. On semble ainsi donner satisfaction à l'ensemble des syndicats logés beaucoup trop étroitement. Mais contrairement à ce que l'on pourrait attendre — l'achat de terrains, par exemple — la première manifestation préfectorale tend, non pas à l'acheter, mais à accorder à une société un permis de construire sur une partie des terrains prévus.

A-t-on prévenu le conseil municipal de Paris ? Les élus ont-ils été avertis ? Non. Au contraire, aux élus qui défendent les intérêts des syndiqués, M. le préfet répond que les permis sont de la compétence du préfet ou du ministre et non pas de leur compétence. Cela ressemble fort à un « mêlez-vous de ce qui vous regarde », et montre que le maître de la ville est bien le préfet de Paris.

Comment peut-on oser, après des exemples de ce genre et d'autres exemples, comme celui de La Villette, parler d'intérêt local, d'intérêt national et de concertation ?

De toutes parts, l'exigence d'une autre gestion de Paris s'exprime. Et un jour ou l'autre, bon gré, mal gré, il faudra en tenir compte. La politique autoritaire semble avoir fait son temps.

Le deuxième aspect de la gestion de Paris mis en valeur par les faits signalés est celui d'une gestion de classe.

Le mémoire préfectoral tendait à édifier dans un arrondissement — un sur vingt, c'est notoirement insuffisant, mais enfin c'était un début — une bourse du travail.

Les militants syndicalistes ont coutume de dire que les revendications sont toujours remises en cause par le Gouvernement et par le patronat. On essaie toujours de reprendre d'une main ce que l'on a donné de l'autre. C'est profondément vrai : le représentant du pouvoir central, au mépris des besoins impérieux des travailleurs, ne commence-t-il pas par accorder satisfaction à une société privée ?

Monsieur le secrétaire d'Etat, personne ne pourra nous faire croire que l'intérêt général, celui des salariés, celui des travailleurs, seront servis de cette manière. Mais, à notre avis, Paris, qui a toujours su retrouver sa liberté, saura un jour se libérer d'une gestion partisane.

M. Jean-Louis Tinaud, secrétaire d'Etat. Ce dernier reproche est pour le moins inattendu. Enfin, *cuique sua*.

RÉMUNÉRATION DES MILITAIRES SERVANT AU TITRE DE LA COOPÉRATION

M. le président. M. Léon Motais de Narbonne demande à M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale les mesures qu'il compte prendre en faveur des militaires du service national, servant au titre de la coopération, en vue de mettre fin au retard de plusieurs mois avec lequel ils sont rémunérés, aussi

blen à leur arrivée dans le pays de leur affectation qu'à leur départ, notamment après une période complémentaire volontairement accomplie. (N° 1125.)

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

M. Jean-Louis Tinaud, secrétaire d'Etat aux relations avec le Parlement. Monsieur le président, mesdames, messieurs, les appelés au service national servant au titre de la coopération perçoivent une indemnité mensuelle, dite indemnité forfaitaire d'entretien. Le paiement de cette indemnité est assuré soit pour la totalité par les autorités de l'Etat de séjour soit partiellement par ces mêmes autorités, la France prenant en charge le reliquat, soit, troisième hypothèse, entièrement par la France.

Les versements faits par notre pays sont effectués à mois échu, en francs français transférables. Les retards sont exceptionnels et ont pour origine, dans la quasi-totalité des cas, la négligence des intéressés qui omettent de communiquer leur numéro de compte bancaire ou qui ouvrent un compte à fonds non transférables.

En ce qui concerne les paiements incombant aux autorités étrangères, nos représentations diplomatiques ne manquent pas d'intervenir avec la plus grande insistance chaque fois que des retards sont constatés.

La situation est identique pour le règlement des rémunérations allouées au titre de la période complémentaire effectuée par les volontaires du service national exerçant dans l'enseignement à l'issue de leurs obligations militaires.

M. le président. La parole est à M. Motais de Narbonne.

M. Léon Motais de Narbonne. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, je vous avoue que votre réponse me surprend particulièrement, car vous avez l'air de considérer que tout est normal.

M. Jean-Louis Tinaud, secrétaire d'Etat. Non, je n'ai pas dit cela !

M. Léon Motais de Narbonne. Voici deux ans que nous essayons de déterminer, parmi les services dits compétents, celui à qui incombe ce genre de responsabilité.

Nous savons que, trop souvent, lorsqu'un coopérant qui n'appartient pas nécessairement à une famille aisée arrive dans un pays étranger — c'est ce à quoi je veux faire allusion — même si c'est un pays avec lequel nous avons une certaine affinité, par exemple un pays d'Amérique latine, il reste un mois, deux mois avant de toucher sa solde, qui est due par l'armée puisqu'il sert au titre du service national. Souvent les ambassades et les agents diplomatiques dépannent ces coopérants, mais permettez-moi de vous dire que ce n'est pas le rôle normal d'une ambassade.

Qui plus est, lorsque souvent, entraînés par leur vocation, ils veulent ajouter à leur temps de service normal une prolongation de quelques mois, ils restent quatre ou cinq mois sans rien toucher.

C'est ce qui résulte d'une réponse d'un haut fonctionnaire, que je n'identifierai pas, au sujet d'un dossier dont j'ai été personnellement saisi. J'en extrais la phrase suivante : « Je précise que ce retard n'est nullement imputable à mes services, qui n'étaient pas, antérieurement au 1^{er} janvier 1971, chargés de la liquidation de la paie et auxquels, actuellement, les contrats des militaires du service national en période complémentaire parviennent le plus souvent avec deux, trois, voire quatre mois de retard. » Voilà comment s'exprime l'un de vos fonctionnaires.

Je dis qu'un fonctionnaire n'a pas fait son devoir.

Je voudrais à ce propos évoquer une anecdote. Je me souviens qu'à Saigon, au moment de la Libération, époque à laquelle il fallait procéder à la reconstruction, le secrétaire général de M. le haut-commissaire de France en Indochine, qui appartient aujourd'hui à l'équipe ministérielle, et moi-même nous avions été stupéfaits de constater les initiatives qui avaient été prises pour loger les Français qui avaient perdu leur logement. On avait fait venir des sortes de baraquements semi-cylindriques en tôle ondulée, tels qu'on en voit sur les chantiers, qui peuvent très bien en France protéger du froid, mais qui là-bas deviennent de véritables rôtissoires. Je me souviens du geste parfaitement honorable de ce haut fonctionnaire qui, je le répète, est aujourd'hui ministre : il a donné comme logements aux fonctionnaires responsables certains de ces prototypes qui avaient été commandés et livrés.

Je ne prétends pas qu'il faille généraliser cette méthode et imposer aux responsables de ces retards, inadmissibles dans un pays comme le nôtre, un égal retard de deux ou trois mois dans le paiement de leur solde. Mais je ne peux me contenter de votre réponse, qui me semble dérisoire.

Je vous demande de ne pas fuir vos responsabilités. Vous n'êtes pas ici le représentant du seul ministre des armées, mais du Gouvernement tout entier. Il faut que le Gouvernement situe les responsabilités pour éviter que ces jeunes gens restent deux, trois ou quatre mois sans rien toucher, alors que

le plus souvent ils appartiennent à des milieux modestes, qu'ils viennent de terminer leurs études et qu'ils sont à la recherche d'une situation.

Je compte sur votre bonne volonté, monsieur le secrétaire d'Etat, pour demander au Gouvernement de porter remède à la situation que je viens de dénoncer.

M. Jean-Louis Tinaud, secrétaire d'Etat. Je demande la parole.

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

M. Jean-Louis Tinaud, secrétaire d'Etat. Je comprends l'émotion de mon ami M. Motais de Narbonne et je tiens à lui dire que les faits qu'il évoque, d'après les renseignements qui me sont donnés, sont absolument exceptionnels.

Enfin, je prends note de ses observations en lui disant, puisque je parle latin ce matin : *qui aures audiat*.

AMÉNAGEMENT DE LA MOYENNE GARONNE

M. le président. M. Henri Caillavet expose à M. le Premier ministre que la région de Toulouse et d'Agen, enclavée entre les façades atlantique et méditerranéenne, ne bénéficie pas d'un équipement suffisant, alors que la Garonne, si elle était convenablement aménagée, pourrait amener, au point de vue agricole, un enrichissement des terres périodiquement inondées et permettre, au point de vue industriel, l'implantation d'industries, grâce à l'acheminement de l'énergie et des matières premières pondéreuses.

Il lui indique que s'opposent à cet aménagement, d'une part, l'insuffisance des crédits consacrés à la modernisation des voies navigables entre Toulouse et Bordeaux, considérées tant en valeur absolue qu'au regard des sommes affectées aux opérations similaires concernant le Bassin parisien et l'Est de la France, et, d'autre part, une certaine volonté des pouvoirs publics de favoriser les façades maritimes, notamment Bordeaux, au détriment de la région agenaise et toulousaine.

En conséquence, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour assurer le désenclavement des régions intérieures du Sud-Ouest. (N° 1102.)

(Question transmise à M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire.)

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

M. Jean-Louis Tinaud, secrétaire d'Etat aux relations avec le Parlement. Monsieur le président, mesdames, messieurs, il faut tout d'abord remarquer que le terme d'enclavement de la région d'Agen et de Toulouse entre les deux façades méditerranéenne et atlantique paraît quelque peu inadapté, l'effort de développement des façades devant avoir au contraire un effet d'ouverture de l'arrière-pays sur l'extérieur.

Du reste, la vallée de la Garonne, qui traverse cette région, constitue un axe de communications sur lequel les trafics routiers et ferroviaires sont déjà suffisamment importants pour qu'il soit difficile de parler d'enclavement.

Pour ce qui est plus précisément de l'aménagement de la Garonne, évoqué par M. Caillavet, le problème revêt deux aspects bien distincts.

La protection contre les crues de la Garonne est d'abord un problème technique. Il faut souligner qu'en raison des caractéristiques naturelles du fleuve, il n'est pas techniquement possible d'éviter toutes les inondations. Par ailleurs, les caractéristiques saisonnières du débit de la Garonne rendent également impossible sa régulation par des barrages.

Ces données naturelles et techniques étant ainsi posées, on peut cependant envisager de protéger certains points sensibles, au premier rang desquels se placent les agglomérations.

Ainsi viennent d'être terminés de très importants travaux à Toulouse et d'autres sont en cours à Agen. Dans cette ville, outre le remplacement d'un pont dont l'effet sur le débit du fleuve était particulièrement néfaste, le calibrage du lit de la Garonne vient d'être terminé et a coûté 11,5 millions de francs dont 30 p. 100 à la charge de l'Etat. Il faut, bien entendu, envisager de poursuivre par des travaux d'endiguement, dont le coût sera de plusieurs dizaines de millions de francs et qui seront également subventionnés à 30 p. 100.

Dans des zones plus spécialement agricoles, l'effort d'endiguement ne peut porter que sur certains points sensibles. C'est ainsi que dans le Tarn-et-Garonne des travaux de fixation du lit moyen de la Garonne se poursuivent depuis plusieurs années à raison de un million de francs par an, le maître d'œuvre étant, comme vous le savez, monsieur le sénateur, le département, avec subvention d'Etat de 30 p. 100.

La navigation intérieure dispose, le long de cette vallée, du canal latéral à la Garonne, qui est tout à fait indépendant du fleuve du point de vue des crues et des inondations. A propos de l'aménagement de ce canal, il faut rappeler qu'en matière de voies navigables les grandes options du VI^e Plan, qui ont été approuvées par le Parlement, sont de faire porter l'effort sur

la desserte de l'arrière-pays des trois grands ports maritimes qui ont été déclarés prioritaires, en poursuivant l'aménagement des voies à grand gabarit dans les vallées qui desservent les principaux foyers d'activité industrielle.

En Aquitaine, cependant, le canal latéral à la Garonne fait d'ores et déjà l'objet d'un programme de modernisation de près de 30 millions de francs entre Bordeaux et Toulouse. La poursuite de ces travaux est à l'étude dans le cadre des travaux préparatoires à la régionalisation du VI^e Plan.

Lorsque l'ensemble de ces travaux de modernisation et d'aménagement sera réalisé de Bordeaux à Toulouse, l'abaissement du coût de transport de 30 p. 100 devrait induire une augmentation substantielle du trafic, bien que les moyens concurrents doivent bénéficier eux aussi d'une amélioration de leurs infrastructures.

Dans l'hypothèse où cette augmentation de trafic le justifierait, un programme ultérieur de développement du canal latéral à la Garonne serait étudié.

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

M. Henri Caillavet. Monsieur le secrétaire d'Etat, je me réjouis que ce soit vous qui m'avez apporté cette réponse. Vous êtes béarnais, je suis gascon ; nous sommes donc, vous et moi, participants à la même civilisation. Mais votre réponse est pour le moins décevante, car tout ce que vous m'avez dit, je le sais déjà et je vous ai posé une question précisément pour vous en faire dire davantage.

Lorsque je vous interpelle et vous pose la question de savoir si le Gouvernement, dont vous êtes responsable, envisage le calibrage de la Garonne, il ne s'agit pas simplement de réaliser ce calibrage sur un tronçon donné ou une superficie donnée — à Agen par exemple — mais sur une plus longue distance, de Bordeaux à Toulouse.

Pourquoi ce calibrage ? Parce qu'il a un double effet : au plan agricole, d'une part, au plan industriel, d'autre part. Au plan agricole, vous dites qu'il faut tenir compte des données techniques. C'est l'évidence même. La Garonne est un fleuve impétueux — nous avons parfois son caractère car nous avons de vraies colères — mais si vous le calibrez, si vous lui permettez de retrouver son véritable cours, les inondations, au lieu d'être dévastatrices, seraient nécessairement, de par leur apport alluvionnaire, enrichissantes pour l'agriculture.

Vous déclarez que des travaux de calibrage ont été mis en œuvre à Toulouse et à Agen. Je vous fais quand même un reproche. Je ne parle pas de Toulouse qui, grâce à sa nouvelle majorité et aussi à l'industrie aéronautique, est susceptible de connaître un nouvel envol puisque M. le président de la République a atterri, à bord de *Concorde*, sur l'aéroport de cette ville. Je parle de la région plus modeste que je représente, celle de l'arrière-pays peu fortuné, que d'aucuns prétendent riche, où les travaux de calibrage de la Garonne ont été effectués jusqu'à ce jour uniquement aux frais du département de Lot-et-Garonne, c'est-à-dire de la collectivité pauvre, et plus singulièrement aux frais de la ville d'Agen qui n'est pas une cité en expansion.

En clair, ce sont les habitants du pays, c'est-à-dire les victimes des calamités provoquées par le fleuve, qui doivent subvenir à la protection de la cité alors que le rôle de l'Etat, par solidarité nationale, devrait être d'accorder au département de Lot-et-Garonne et à la ville d'Agen des subventions autrement plus importantes que celles de 30 p. 100 que vous avez indiquées et qui ne concernent qu'une partie des ouvrages de calibrage.

J'en sais quelque chose puisque, au conseil général, il m'a fallu batailler et intervenir à l'origine à plusieurs reprises pour obtenir les crédits indispensables.

L'avantage du calibrage de la Garonne, au plan industriel, est évident. Les péniches pourraient y circuler. Autrefois, la Garonne était navigable, nos anciens l'avaient entretenue. Aujourd'hui, nulle péniche ne peut la remonter. Cependant, les « pondéreux » pourraient venir jusqu'à Agen, Moissac et Toulouse et nous pourrions créer authentiquement une industrie de sous-traitance ou de métallurgie légère alors que, pour tout avenir économique, nous n'avons que la possibilité de transformer notre production agricole, et uniquement notre production agricole, puisque nous n'avons pas la bonne fortune de posséder ni pétrole comme à Lacq, ni fer, ni manganèse, ni cobalt, c'est-à-dire aucun des matériaux nobles indispensables à l'évolution de cet arrière-pays.

Vous avez par ailleurs, monsieur le secrétaire d'Etat, parlé du canal latéral à la Garonne. Je le connais bien : c'est plus une aventure pour les pêcheurs que pour les économistes ! Vous m'avez indiqué qu'il était prévu 30 millions de francs au VI^e Plan pour la partie située entre Toulouse et Bordeaux. Savez-vous pour quoi faire ? Pour allonger les écluses et faire en sorte que les péniches de 350 tonnes puissent y accéder alors qu'elles ne reçoivent pour l'instant que des péniches de 150 tonnes. Si je reprends le V^e Plan, que vous avez mis en œuvre et

exécuté pour partie, je constate que le total des crédits budgétaires accordés pour les canaux du Rhin, du Rhône, de la Seine et du Nord, s'élève à 88 p. 100. Le canal latéral à la Garonne — je livre le chiffre de vos méditations — n'a reçu que 2,6 p. 100. Vous accentuez donc le déséquilibre entre les régions riches et les régions pauvres. Ainsi, les plus riches auront tendance à devenir plus riches et les plus pauvres à devenir plus pauvres. C'est contre cette politique que nous entendons nous dresser.

Vous auriez pu me répondre — vous ne l'avez pas fait parce que vous êtes courtois et toujours amical et parce que vous êtes aussi un homme avisé politiquement : il y a le VI^e Plan. Permettez-moi de sourire, bien que le sujet soit sérieux. Nous savons qu'un prince régnait à Bordeaux ; nous savons que Bordeaux est une très grande cité ; nous savons que la Garonne, qui passe à Agen en venant de Toulouse, débouche à Bordeaux. Pour le VI^e Plan, vous avez accordé à la région de Bordeaux et à la façade atlantique, 123 milliards d'anciens francs en hypothèse basse ; pour le Lot-et-Garonne, que j'ai l'honneur de représenter ici et où j'ai eu peut-être le malheur de naître, vous n'accordez, au titre du VI^e Plan, pour traiter industriellement la production agricole, que 500 millions d'anciens francs. Cent-vingt-trois milliards d'anciens francs pour la grande cité bordelaise et son environnement immédiat et, pour ce manchon de Gascogne qu'est le Lot-et-Garonne, 500 millions d'anciens francs !

Vous comprendrez aisément que l'opposition se crispe, qu'il y ait de la mauvaise humeur chez ces Gascons turbulents. Ceux du pays de d'Artagnan se souviennent que c'est en dégainant l'épée qu'ils obtiennent quelquefois satisfaction. Il n'est pas question de nous battre en duel, mais puisque vous êtes le bon avocat d'une bonne cause je vous demande, monsieur le secrétaire d'Etat, d'intervenir au Gouvernement pour que celui-ci nous accorde les crédits indispensables afin que nous soyons authentiquement — je reprends votre expression — « désenclavés ». (Applaudissements.)

FERMETURE D'UNE ENTREPRISE TEXTILE DE LA RÉGION LILLOISE

M. le président. M. Hector Viron attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé du Plan et de l'aménagement du territoire, sur les très graves conséquences que va entraîner la fermeture d'une grande entreprise textile de la région lilloise pour les 1.200 ouvriers, ouvrières employés et cadres qui y sont encore occupés.

Déjà, le 8 décembre 1970, il avait attiré son attention sur cette situation, à une époque où il n'était question que de réduire l'activité et le nombre des travailleurs de cette entreprise.

A l'époque, il lui fut répondu « que l'on pouvait raisonnablement penser, au vu des expériences faites ces derniers mois, que la presque totalité des problèmes auront pu être résolus dans le délai nous séparant des congés de 1971 ».

Or le comité central d'entreprise vient d'être convoqué pour le 11 juin afin d'enregistrer la décision du conseil d'administration, c'est-à-dire la fermeture complète de l'entreprise.

Cette mesure va entraîner le licenciement des 1.200 membres du personnel à la fin juin, avec comme seule garantie le maintien des non-reclassés jusqu'au 31 juillet.

La situation économique de la région lilloise autorise à dire que des centaines d'ouvriers, d'ouvrières et d'employés seront chômeurs à partir de cette date, si aucune mesure n'est prise en leur faveur.

Dans ces conditions, il lui demande de bien vouloir lui indiquer :

1° Les mesures qu'il compte prendre pour qu'aucun travailleur ne soit licencié sans que son reclassement soit garanti ;

2° Les moyens qu'il va mettre en œuvre pour compenser cette perte de 1.200 emplois dans la région, en particulier des emplois féminins ;

3° Les garanties qui seront accordées aux travailleurs logés par cette entreprise, pour assurer leur maintien dans les lieux. (N° 1130.)

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

M. Jean-Louis Tineaud, secrétaire d'Etat aux relations avec le Parlement. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, il est exact qu'un rapport récent a conclu à la nécessité de fermer définitivement l'usine dont parle M. le sénateur du Nord et qui avait déjà fait l'objet, à l'automne de 1970, d'un arrêt partiel des activités.

Ce rapport a été soumis le 18 mai dernier au comité central d'entreprise qui a pu faire part de ses observations. A cette date, aucune décision n'a été prise et il a été convenu qu'une nouvelle réunion aurait lieu le 11 juin prochain. Entre temps, les membres du comité central d'entreprise ont été mis en

mesure de présenter des suggestions susceptibles de modifier les conclusions à tirer dudit rapport. Ces suggestions sont actuellement étudiées par la direction générale de l'entreprise. Celle-ci s'est engagée à ne prendre sa décision que le 11 juin de façon à en faire part immédiatement au comité central d'entreprise.

Il est, dans ces conditions, prématuré de répondre aux questions précises posées par M. Viron. On peut cependant d'ores et déjà faire les observations suivantes.

Première observation : l'étalement sur huit mois des licenciements qui ont eu lieu à partir d'octobre 1970 a permis de reclasser l'essentiel — 950 personnes sur 1.000 — du personnel concerné.

Deuxième observation : la direction générale de l'entreprise entend, dans l'hypothèse où elle serait amenée à retenir les conclusions du rapport, s'acquitter de l'ensemble de ses obligations sociales, qu'il s'agisse des questions de délais de prévenance, d'indemnisation, de reclassement et de logement du personnel.

Troisième observation : la mise en œuvre des décisions qui devront être prises sera réalisée en liaison avec les pouvoirs publics et les organisations syndicales et professionnelles, de façon à limiter au maximum les conséquences pour le personnel des mesures de réorganisation qui seront à prendre.

Dernière observation : dans le cadre des actions déjà entreprises en faveur de la conversion de la région, les pouvoirs publics s'engagent, pour leur part, à suivre avec la plus grande attention l'évolution de cette affaire et à rechercher toutes les solutions pratiques qui s'imposeront, le cas échéant.

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

M. Hector Viron. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie de votre réponse. Bien que n'étant ni gascon ni béarnais...

M. Jean-Louis Tinaud, secrétaire d'Etat. C'est dommage !

M. Hector Viron. ...j'aurais préféré que le ministre intéressé vint en personne répondre à la suite d'une question qui avait déjà été traitée le 8 décembre 1970. Ainsi, il aurait pu lui-même constater l'évolution regrettable de la situation de cette entreprise dont il est question aujourd'hui.

Contrairement à ce que vous dites, il n'est pas prématuré d'alerter les pouvoirs publics avant la fermeture d'une entreprise, car après il sera évidemment trop tard.

En effet, c'est la seconde fois en six mois que je suis appelé à traiter de la situation d'une des entreprises du groupe Boussac, la Cotonnière de Fives, située à La Madeleine, près de Lille.

Déjà le 8 décembre 1970, j'avais attiré l'attention du ministre intéressé sur cette entreprise où 1.198 personnes étaient menacées de licenciement sur les 2.400 employés de l'établissement. Par la suite, ce chiffre fut quelque peu diminué.

A l'époque, devant l'inquiétude que j'avais manifestée au sujet de ce licenciement massif, s'ajoutant du reste à bien d'autres fermetures d'usines, le ministre m'avait répondu « que le dernier accord passé entre les directions de ce groupe et le comité d'entreprise prévoit que de toute manière les licenciements n'interviendraient pas avant avril ou mai et que les personnels concernés qu'il aurait été impossible de reclasser d'ici là verraient leur contrat de travail prolongé jusqu'aux congés de 1971 ».

Il ajoutait, du reste, avec je crois beaucoup d'optimisme : « On peut raisonnablement penser, au vu des expériences faites ces derniers mois, que la presque totalité des problèmes auront pu être résolus dans ce délai ».

Or, les problèmes sont loin d'être résolus. En effet, de nouveaux licenciements massifs ont eu lieu. Par exemple, je citerai ceux de chez Delbart Mallet, à Loos : 500 personnes ; Paul Leblanc, à Lille : 200 personnes.

La Cotonnière de Fives, entreprise qui fait l'objet de mon intervention, risque d'y ajouter 1.200 licenciés, entraînant la fermeture complète de cette entreprise qui, en décembre, comprenait — je l'indiquais à l'instant — 2.400 employés, si M. Boussac adopte les conclusions de ce que l'on appelle le rapport Brunet, qui envisage purement et simplement cette fermeture.

Ainsi, se trouve posé le problème de l'emploi de ces futurs licenciés et celui de leur reclassement qui s'avère de plus en plus difficile dans la région. A cela s'ajoute l'inquiétude des quatre cents familles logées par l'entreprise et qui ont été prévenues d'avoir à quitter les lieux pour juin 1972.

Sans doute, l'entreprise espère-t-elle, comme le suggère le rapport Brunet, « tirer bon parti des terrains, usine et logements », et réaliser ainsi de fructueuses opérations foncières au profit du logement grand standing alors qu'il manque de terrains pour le logement social en H. L. M.

Il est, du reste, regrettable que M. le ministre Chalandon ait cru devoir répondre, le 28 janvier 1971, que « le droit au maintien

dans les lieux n'était pas souhaitable dans la conjoncture économique actuelle parce qu'il s'opposait à la mobilité de la main-d'œuvre. »

Ainsi, non seulement les travailleurs sont jetés hors de l'entreprise, mais certains d'entre eux risquent en plus d'être expulsés de leur logement. Et cela après avoir travaillé pendant des années pour l'entreprise Boussac !

On est en droit d'être inquiet au sujet de la situation de l'emploi, notamment féminin, dans l'arrondissement de Lille. Pour les trois entreprises précitées, ce sont 3.200 emplois qui auront disparu en l'espace de quelques mois, dont au moins 80 p. 100 d'emplois féminins. Or, les implantations d'entreprises nouvelles à emplois féminins ne compensent pas — tant s'en faut — les places supprimées ou en passe de l'être.

Aussi, lorsque nous relevons que, le 8 décembre 1970, en réponse à mon intervention, le ministre indiquait « qu'il fallait accepter certaines évolutions et qu'il paraissait préférable d'accompagner la mutation considérable qui se dessine », il nous faut bien constater, une fois de plus, que ce sont les hommes et les femmes des entreprises visées qui font les frais de ces opérations de mutation et de concentration.

La rentabilité, telle que la conçoivent ces industriels, doit s'opérer à tout prix, y compris en jetant dehors des ouvriers et des ouvrières qui ont été exploités pendant des années. Et, dans ce domaine, qui, en France, ne connaît cette image de M. Boussac, parfait représentant de cette société où le travailleur représente moins qu'une machine ?

La décision que va prendre M. Boussac augmentera considérablement le nombre des sans-travail de la région, où les possibilités de reclassement sont infimes. L'agence pour l'emploi n'a reclassé que quarante des sept cents licenciés des entreprises Delbart — Mallet et Leblanc. C'est cette inquiétude du chômage, du sous-emploi que traduisaient le samedi 5 juin, à Lille, les 20.000 manifestants, dont des milliers de jeunes et de femmes, réunis à la tête du comité régional pour la défense de l'emploi qui regroupe syndicats, organisations sociales et organisations de jeunesse.

En effet, dans cette région, on ne confond pas les emplois négociés et ceux qui sont réellement créés, les créations étant la plupart du temps nettement inférieures aux engagements pris. Même la chambre de commerce de la métropole lilloise a dû souligner récemment, dans une note, « que la récente mesure d'aide au coup à coup attribuée aux régions frontalières n'a donné jusqu'à présent aucun résultat, non seulement au niveau de ce qu'il est convenu d'appeler « le nombre d'emplois négociés », mais aussi, ce qui est plus inquiétant, au niveau du simple accroissement des contacts ou des demandes de renseignements. »

Cela montre que l'on est loin de l'optimisme officiel affiché par un certain ministre lors de la récente campagne électorale. En effet, les statistiques actuelles pour la région permettent de souligner que l'année 1970 n'a été marquée par aucun emploi supplémentaire, les créations équilibrant simplement les suppressions, alors que les résultats de la démographie ont amené des dizaines de milliers de jeunes sur le marché du travail.

L'agence de l'emploi relevait qu'en avril 26.500 personnes étaient à la recherche d'un emploi, ce qui correspond en réalité à 40.000 demandeurs d'emploi, compte tenu de la proportion de ceux qui ne sont pas recensés officiellement.

Certes, on évoque le fait que des offres d'emplois ne trouvent pas preneur. Mais cela est la conséquence d'une formation professionnelle qui manque de moyens, ce que nous réclamons depuis des années.

Il reste que les mesures prises à ce jour pour cette région sont insuffisantes au regard des besoins résultant de l'arrivée des jeunes sur le marché du travail et de la récession qui va s'accroissant dans le textile et les mines, conséquence de la politique de concentration dans le textile et de liquidation des houillères nationales.

C'est pourquoi je tiens à profiter de cette occasion pour souligner à nouveau avec force la nécessité de l'apport d'industries nouvelles afin de créer des emplois, notamment féminins, indispensables, le développement d'emplois tertiaires ne comblant pas ce déficit.

Enfin, il importe que dans l'immédiat les travailleurs soient mieux protégés contre les conséquences des transformations qui s'opèrent dans certaines industries et entreprises. Non sans raison, ils réclament avec leurs organisations syndicales qu'aucune mesure de licenciement ne soit prise sans reclassement préalable et que le maintien dans les lieux soit accordé aux travailleurs logés par l'entreprise.

Nous soutenons ces revendications très justifiées, le droit au travail et au logement devant être assuré. Les travailleurs et leurs familles n'ont pas à payer les conséquences des mutations d'une économie dont ils n'assurent pas la direction. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

— 5 —

SITUATION DE LA REGIE RENAULT**Discussion d'une question orale avec débat.**

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

M. Guy Schmaus appelle l'attention de M. le Premier ministre sur la grave situation créée à la Régie nationale des Usines Renault.

En effet, la poursuite dans cette entreprise du conflit dû à l'attitude de la direction a des conséquences sérieuses pour l'économie du pays.

Ainsi, chaque jour sans production représente une perte sèche de 5 milliards d'anciens francs, ce qui est sans commune mesure avec la somme que représenterait la revendication des 5.500 ouvriers spécialisés du Mans.

Il lui demande, en conséquence, si le maintien de l'intransigeance de la direction et le désintéressement apparent du Gouvernement ne constituent pas un préjudice considérable, non seulement pour l'entreprise Renault, mais aussi pour l'économie nationale, puisque l'on sait que l'absence de production ne permettra pas à la Régie de tenir ses engagements, tant pour le marché intérieur que pour l'exportation. (N° 107.)

(Question transmise à M. le ministre du développement industriel et scientifique.)

La parole est à M. Schmaus, auteur de la question.

M. Guy Schmaus. Monsieur le président, monsieur le secrétaire d'Etat, lorsque j'ai déposé le texte de la question qui est l'objet du présent débat, nous étions en plein conflit chez Renault. Maintenant qu'il est terminé, il n'est pas inutile de faire les comptes.

La Régie est une entreprise hors du commun. Renault est, en effet, le premier établissement de l'industrie française. Les salariés s'y sont donné des organisations syndicales et politiques puissantes, et l'attitude de la direction est pleine d'enseignement parce que l'usine est nationalisée.

Le patron, le vrai patron, c'est l'Etat. Par conséquent, la responsabilité propre du Gouvernement dans le conflit Renault ne saurait être passée sous silence.

D'abord, parce qu'il est le patron de l'entreprise, le président de la République lui-même en a fait la démonstration publique en indiquant, alors même que les dirigeants de l'usine l'ignoraient, qu'il était décidé, au nom de la participation, à faire de chaque ouvrier un actionnaire.

La politique salariale déterminée chez Renault est celle du Gouvernement. Elle fait figure d'exemple. Il est vrai que plusieurs ministres, notamment le ministre de l'économie et des finances, ont conseillé aux dirigeants de l'entreprise la fermeté à l'égard des mouvements revendicatifs.

A l'origine du mouvement se trouve la grève de 88 ouvriers spécialisés du Mans et, du même coup, la situation de cette catégorie de travailleurs a été placée au premier plan de l'actualité sociale. Il s'agit des conditions de travail, de rémunération et de situation professionnelle du plus grand nombre des ouvriers de la grande industrie moderne.

L'évolution des techniques et la rationalisation n'ont pas seulement pour conséquence l'accroissement du nombre des travailleurs hautement qualifiés, techniciens notamment ; elles ont provoqué également, et d'une façon plus massive, la « déqualification » d'un grand nombre d'ouvriers réduits à un travail parcellaire, soumis à des cadences inhumaines, sous-classés, déclassés et sans perspectives professionnelles.

Les ouvriers spécialisés ont à faire face aux méthodes d'intensification du travail, aux systèmes de salaires qui s'y rattachent avec les innombrables primes, à l'arbitraire cotation des postes multipliant à l'infini les tarifs, afin de les diviser et de rendre plus complexe leur action collective.

On comprend, dès lors, que les revendications qu'ils ont exprimées depuis des années concernent la réduction des cadences, la protection contre les conditions de travail, une nouvelle classification tenant compte des responsabilités et des connaissances plus grandes qui leur sont demandées, une simplification du système des salaires et des possibilités de promotion professionnelle.

Aujourd'hui ces revendications ont pris une nouvelle vigueur en raison de l'aggravation de leur situation et de la prise de conscience du fait qu'il est possible de la changer.

Les résultats obtenus chez Renault : début de reclassement et plus encore la garantie contre les déclassements et les pertes de salaires après huit ans d'ancienneté, constituent un grand succès en eux-mêmes, mais, de plus, ils contribuent à faire avancer la revendication d'ensemble des métallurgistes, la refonte complète des systèmes de rémunération comportant notamment

un véritable statut garantissant aux ouvriers spécialisés une grille hiérarchique nationale unique.

Une telle question ne pourra plus être esquivée. Elle fut posée avec une force nouvelle par les ouvriers spécialisés du Mans, mais le problème concerne des centaines de milliers d'ouvriers particulièrement exploités.

Il convient de prendre en considération que les ouvriers spécialisés sont, dans un pays comme le nôtre, les principaux producteurs de l'économie. Rivés aux chaînes dans les grandes unités industrielles, ils constituent l'épine dorsale de la production moderne. Ils en sont aussi les parias. Leurs conditions de travail, c'est-à-dire leurs conditions d'hygiène, de sécurité, leur temps de repos sont tels qu'ils font penser à la pénible vie des mineurs si bien décrite par Emile Zola dans *Germinal*. De plus, leurs salaires, sans rapport avec le rôle qu'ils jouent, en font des travailleurs injustement dépréciés. Le Gouvernement et le patronat ne pourront pas continuer longtemps à ignorer l'ampleur et l'acuité du problème.

Il se manifeste chez Renault une grande activité revendicative visant des problèmes sensibles, en particulier ceux des ouvriers spécialisés. Mais une situation de grève de l'ensemble des usines n'était pas créée en mai 1971.

La grève des ouvriers spécialisés du Mans avait des aspects locaux tout en concernant l'ensemble des ouvriers spécialisés des différentes usines. On a voulu mettre à profit cette situation complexe dans l'espoir de porter un coup aux travailleurs et au mouvement syndical de toute la régie pour, en premier lieu, battre les ouvriers spécialisés du Mans. La C.G.T. était tout spécialement visée en tant qu'organisation la plus représentative des salariés.

Par delà Renault, cette opération tendait à affaiblir l'ensemble du mouvement revendicatif des travailleurs. Il est évident que le mécontentement est profond dans le pays et trouve son reflet dans de multiples manifestations et mouvements qui prennent une ampleur nationale. Qu'il s'agisse par exemple de l'avancement de l'âge donnant droit à la retraite ou de l'action des salariés de la fonction publique. Ces mouvements puissants ne sont pas du goût du Gouvernement qui voudrait bien les freiner, voire les réprimer.

Dans cette optique, Renault aurait pu être un banc d'essais. En effet, une fois la grève décidée massivement par les ouvriers spécialisés du Mans, on assista à une série de manœuvres de la direction et à une intense campagne radio-télévisée tendant à présenter comme démesurées leurs revendications et on ne se priva pas d'utiliser les groupes gauchistes afin d'inciter à une grève illimitée de l'ensemble des usines Renault et de toutes les catégories.

Je rappelle la revendication des 88 ouvriers spécialisés du Mans portant sur une augmentation de 0,16 francs de l'heure, ce qui représente pour une année le prix d'une automobile R. 12. Vous voyez, monsieur le secrétaire d'Etat, que la revendication était claire et les conséquences financières limitées et précises.

Au lieu d'engager la négociation, le lock-out fut très rapidement décidé. Il était destiné à dresser le reste des travailleurs des différentes usines contre les ouvriers spécialisés du Mans et à diviser les catégories de salariés. Mais le plan a été déjoué. Travailleurs « lockoutés » ou « non lockoutés », ont exigé du travail et obtenu le soutien actif de tous, y compris des employés, techniciens, agents de maîtrise, aux grévistes du Mans dans les formes appropriées.

On ne peut manquer d'observer les moyens énormes mis en œuvre pour manipuler l'opinion publique. Tout a été fait pour discréditer les travailleurs de chez Renault et leurs syndicats, les présentant comme des gens qui ne savent pas ce qu'ils veulent et qui présentent des revendications exorbitantes. Les chiffres avancés étaient des plus fantaisistes. En bref, on a voulu créer un climat de confusion : la C. G. T. aurait été débordée par une grève sauvage et le mouvement aurait été celui des jeunes contre les vieux, etc.

Dans cette campagne, l'anticommunisme avait aussi sa place. On a même été jusqu'à écrire que le parti communiste était le chef d'orchestre du mouvement parce qu'il appela à la solidarité nationale en faveur des salariés de la Régie. Le double objectif recherché était d'isoler les travailleurs de chez Renault et d'inquiéter l'opinion.

Les résultats positifs obtenus ont une triple cause : la fermeté des O.S. du Mans, le bloc uni des autres travailleurs de la Régie déjouant toutes les manœuvres et la solidarité active des métallurgistes, des salariés et de tous les démocrates. Des dizaines de millions d'anciens francs ont été collectés en quelques jours dans les usines et villes du pays prouvant que Renault n'était pas seul.

Ainsi, dès que le Gouvernement et la direction se sont trouvés en posture d'accusés, il fallut bien commencer à négocier sérieusement. Cependant, une ultime manœuvre fut tentée pour pénaliser les grévistes du Mans. Celle-ci fut également déjouée.

Nous pouvons légitimement nous interroger sur les méthodes utilisées, ces derniers mois, à l'égard des salariés. Lors de la grève des navigants des compagnies aériennes, le Gouvernement n'avait pas hésité à lock-outer l'ensemble des personnels, sans considération des pertes énormes occasionnées. Dans le même temps, les revendications en cause avaient été caricaturées afin d'isoler les grévistes.

L'usage du lock-out et la volonté de faire traîner en longueur un conflit apparaît comme une méthode actuelle du patronat et du Gouvernement. Ce n'est pas en agitant le spectre du désordre et la menace de l'isolement que l'on freinera l'action revendicative. Ce n'est pas non plus en misant sur l'excitation. Les travailleurs mèneront avec lucidité et fermeté le combat revendicatif. Ils ne font grève que lorsqu'ils y sont contraints. Le meilleur moyen d'éviter la grève est de négocier sérieusement en vue de faire droit à leurs revendications.

Un des arguments utilisés contre les grévistes consistait à dire qu'ils remettaient en cause un accord conclu en février 1971. Certes, un accord est toujours révisable, s'il ne correspond plus à la situation. Mais ce n'est pas de cela qu'il s'agit, puisque les problèmes posés n'avaient pas été résolus par l'accord de février. Par conséquent, on ne peut prétendre empêcher la solution des questions qu'il ne traite pas, mais qui existent.

Le moment est venu de faire les comptes.

Le mouvement, qui a duré trois semaines, représente une perte sèche de 68.000 véhicules, soit une somme d'environ 68 milliards d'anciens francs. Or, vous savez bien que l'automobile est un secteur où la concurrence intérieure et internationale est aiguë et que tout affaiblissement de la capacité productive favorise les concurrents. Vous savez aussi que Renault est le premier exportateur de France.

N'a-t-on pas voulu porter un coup au patrimoine industriel de la nation ? La Régie, société nationalisée, constitue une gêne pour les assoiffés de profits. Ses remarquables succès techniques et son extension due à la qualité et à la compétence des ouvriers, des ingénieurs et des cadres n'est pas de nature à plaire aux grosses firmes privées dont on connaît les liens en haut lieu.

L'attitude de la direction et du Gouvernement durant le conflit apparaît donc en contradiction aussi bien avec l'intérêt des travailleurs qu'avec celui de l'économie nationale. Celles des revendications qui ont été satisfaites n'excèdent pas 3 milliards d'anciens francs, ce qui est sans rapport avec la perte subie puisque chaque jour sans production a causé un préjudice de 5 milliards.

Les dirigeants de Renault et du Gouvernement ont laissé entendre que la satisfaction des demandes compromettrait l'équilibre de l'entreprise. Or, pour les cinq dernières années, la part des salaires par rapport au prix des voitures n'a pas changé, tandis qu'un accroissement considérable des investissements et de la productivité était constaté.

L'argument n'est pas nouveau. En 1968 on prétendait aussi que la satisfaction des revendications, notamment l'augmentation de 15 p. 100 du S. M. I. G., serait insupportable pour l'économie nationale. La grève permit l'augmentation de 35 p. 100 du S. M. I. G. Quant aux autres salariés, ils furent augmentés d'environ 15 p. 100. Non seulement cela n'a eu aucune répercussion fâcheuse sur l'économie mais, au contraire, dans les mois qui ont suivi, cette revalorisation du pouvoir d'achat s'est traduite par une relance dans tous les domaines de la production. Ainsi, les succès revendicatifs ne mettent nullement en cause, bien au contraire, l'économie du pays. Ils obligent simplement le patronat à renoncer à une partie de ses profits.

Toute la politique économique et sociale, inscrite dans le VI^e Plan, consiste à accroître la production et la productivité et à comprimer la masse salariale sans considération de l'augmentation continue du coût de la vie.

Vous avez, monsieur le secrétaire d'Etat, ainsi que M. le ministre Fontanet, parlé à plusieurs reprises de la nécessité de la concertation et du dialogue. Mais pourquoi avez-vous refusé un face à face télévisé entre les syndicats et la direction ? Pourtant cela aurait permis à l'opinion publique de se faire une idée exacte des causes du conflit et des conditions pour y mettre un terme. En réalité, la concertation et le dialogue ne sont tout simplement que des arguments de propagande. Une telle confrontation télévisée eût été sans doute édifiante, et on l'a redoutée.

Maintenant que Renault tourne normalement, des difficultés sont à craindre quant aux investissements. Le Gouvernement, qui a eu la responsabilité de la prolongation du conflit, ne doit-il pas prendre en charge les pertes qui en sont résultées ? La concurrence est telle dans l'automobile que la Régie, bien de la nation, risque de se trouver dans une position de relative faiblesse, ce qui ne manquerait pas d'avoir des conséquences graves.

Les travailleurs de Renault ont montré une nouvelle fois leur haut degré de conscience et leur maturité, ils ont agi en responsables. Quelques problèmes ont été résolus, d'autres restent en suspens. Ils peuvent compter sur notre appui, non seulement parce que nous défendons les intérêts des exploités, mais parce qu'ils défendent le patrimoine de la nation tout entière. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Philippe Dechartre, secrétaire d'Etat au travail, à l'emploi et à la population. Monsieur le sénateur, je réponds toujours, vous le savez bien, avec plaisir — croyez-moi, ce n'est pas une clause de style — à vos questions, d'abord parce qu'elles permettent sur des points importants de préciser la position du Gouvernement et d'informer le Sénat, ensuite parce qu'à l'occasion d'un cas particulier elles permettent souvent de préciser une position doctrinale. Ce sera le cas aujourd'hui. Mais je serai, vous le comprenez, nécessairement bref. La machine parlementaire a été plus lente que le déroulement de l'événement auquel vous vous référez. Nous devons nous en féliciter puisque, depuis quinze jours, le conflit ouvert aux usines Renault a été réglé par voie paritaire.

Votre question me permet de rappeler ici un des principes fondamentaux de la législation du travail auquel le Gouvernement et le patronat mais surtout les syndicats ouvriers sont attachés. Ce principe est celui de la libre discussion, entre employeurs et salariés, des conditions de travail et de salaire. C'est un principe essentiel auquel les syndicats n'ont cessé de se référer et dont ils n'ont cessé de réclamer l'application jusqu'à ce qu'il ait été inscrit dans la loi du 11 février 1950 sur les conventions collectives.

Le Gouvernement a donc suivi avec attention le déroulement du conflit Renault, mais il n'a cessé d'affirmer qu'il n'entendait pas intervenir dans le jeu normal des responsabilités qui incombent aux parties en présence.

En effet, il n'appartenait pas au Gouvernement, à moins de porter une atteinte grave à la politique contractuelle, de trancher souverainement sur des problèmes de salaires lors d'un conflit ouvert dans une entreprise. A ce sujet, un syndicaliste disait avec bon sens : « Lors d'un conflit dans une entreprise, les organisations syndicales n'ont pas à négocier avec le conseil des ministres. »

Si le Gouvernement, lors du conflit des usines Renault, avait agi autrement, s'il s'était introduit de son propre chef dans le dialogue paritaire, s'il s'était substitué aux interlocuteurs en cause, c'est-à-dire à la direction et aux responsables syndicaux, alors, monsieur le sénateur, vous auriez eu le droit et le devoir de poser au Gouvernement la question : pourquoi ne respectez-vous pas la règle du jeu ; pourquoi ne respectez-vous pas la loi ?

Je le sais bien, vous m'avez dit et vous me direz encore que l'Etat est le patron des usines Renault. Dois-je rappeler que les organisations syndicales des entreprises nationalisées ont instamment demandé qu'une authentique liberté contractuelle en matière de salaires soit garantie par une réelle autonomie donnée aux directions ?

Depuis dix-huit mois, le Gouvernement a pris des dispositions pour que ce souhait des syndicats des entreprises nationalisées soit satisfait. Ainsi, la politique contractuelle permanente à laquelle le Gouvernement attache son constant effort peut s'exercer sans mettre en cause sa souveraineté, comme la souveraineté de l'Etat peut s'exercer sans mettre en cause la politique contractuelle. Il y a là des principes fondamentaux de la participation fondée sur les responsabilités de chacun.

Voyez-vous, monsieur le sénateur, depuis Germinal, il y a eu entre autres choses ce progrès social grâce, bien sûr, aux efforts de la classe ouvrière, mais grâce aussi aux gouvernements de la V^e République. C'est ainsi que plus de trente accords ont été signés dans le secteur public et dans le secteur nationalisé.

Dans une entreprise comme la Régie Renault — et vous le rappelez tout à l'heure — qui appartient au secteur concurrentiel et dont l'autonomie commerciale et financière est totale, seule cette politique est possible et elle est indispensable.

En conclusion, j'ajoute qu'a été conclue à la Régie Renault, en février 1971, voici quatre mois, une convention salariale comportant une clause de sauvegarde contre les éventuels dépassements des prévisions des hausses de prix. Il convient donc de laisser aux partenaires sociaux la liberté de leurs discussions.

Quoi qu'il en soit, c'est bien par la voie des négociations paritaires que le conflit ouvert aux usines Renault a été réglé le 24 mai 1971. A la suite d'un vote à bulletins secrets par atelier, les ouvriers ont décidé de ratifier l'accord direction-syndicats et de reprendre le travail le 25 mai, ce qu'ils ont fait. Nous n'avons rien d'autre à faire et rien d'autre à dire, je le pense, que de nous en féliciter.

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

M. Hector Viron. Monsieur le secrétaire d'Etat, j'ai écouté avec beaucoup d'attention votre réponse. Si, sur le principe fondamental de la négociation, des accords de salaires, conventions et autres, entre patrons et salariés, nous sommes entièrement d'accord avec votre propos, permettez-moi de formuler quelques remarques sur le conflit Renault.

Il s'agit d'une entreprise nationalisée, dont le directeur est nommé par le Gouvernement, et il aurait été souhaitable, devant les pertes énormes pour l'économie nationale entraînées par ce conflit, que le Gouvernement intervienne afin de trouver une solution. Il n'aurait pas violé le principe sacré de la négociation entre salariés et patrons, mais permis de mettre un terme rapide à ce conflit.

Permettez-moi de faire une allusion à une autre industrie, celle des Houillères nationales. Bien qu'elles aient un conseil d'administration, le Gouvernement n'hésite pas à intervenir pour accentuer la récession, et ce, parfois, en dépit des avis de ce conseil puisque, vous le savez, certaines oppositions à la politique charbonnière du Gouvernement se sont fait jour.

Dans un tel domaine, je crois qu'il faut être sérieux : par moment on intervient, par moment on n'intervient pas, et il faut fixer une ligne de conduite. S'agissant d'entreprises nationales dont les directions sont nommées par le Gouvernement, si un conflit se présente, il est du devoir de celui-ci d'essayer d'y apporter une solution le plus rapidement possible.

M. Guy Schmaus. Très bien !

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

En application de l'article 83 du règlement, le débat est clos.

— 6 —

SUSPENSION ET REPRISE DE LA SEANCE

M. le président. Conformément à l'ordre du jour, la séance est suspendue. Elle sera reprise à quinze heures.

(La séance, suspendue à dix heures cinquante minutes, est reprise à quinze heures dix minutes, sous la présidence de M. Pierre Carous.)

PRESIDENCE DE M. PIERRE CAROUS,

vice-président.

M. le président. La séance est reprise.

— 7 —

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 en deuxième lecture, modifiant la loi n° 60-790 du 2 août 1960 tendant à limiter l'extension des locaux à usage de bureaux et à usage industriel dans la région parisienne.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 292, 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, sur les fusions et regroupements de communes.

Le projet de loi sera imprimé sous le n° 293, 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.)

— 8 —

INTERVERSION DANS L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Le Gouvernement a fait connaître qu'à la demande de la commission des finances il accepte que le projet de loi autorisant la ratification d'une convention fiscale entre la France et le grand-duché de Luxembourg, qui était inscrit à la fin de l'ordre du jour, vienne en discussion aussitôt après la proposition de loi relative à la non-dénonciation des crimes contre les enfants.

L'ordre des discussions prévues pour la présente séance est donc ainsi modifié.

— 9 —

ROLES RESPECTIFS DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE ET DU PREMIER MINISTRE

Discussion d'une question orale avec débat.

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

M. Henri Caillavet demande à M. le Premier ministre sur quelles dispositions constitutionnelles il se fonde pour affirmer, en contradiction notamment avec l'article 20 de la Constitution, que le rôle du Président de la République est de décider de la politique générale de la nation, tandis que celui du Premier ministre est de se contenter de l'appliquer.

Il lui demande si le maintien de l'irresponsabilité du chef de l'Etat et l'extension à tous les secteurs politiques du domaine dit réservé, selon l'usage du septennat précédent, ne lui paraissent pas déséquilibrer gravement les pouvoirs et paralyser indirectement le contrôle parlementaire, et s'il ne conviendrait pas, dès lors, qu'une réforme constitutionnelle vienne harmoniser le droit avec les faits, de façon à éviter d'éventuelles interprétations abusives ou erronées et des remous politiques imprévisibles.

Il lui demande également s'il ne juge pas opportun qu'un débat sur ce sujet intervienne prochainement devant le Parlement, et plus particulièrement devant le Sénat, gardien traditionnel des institutions républicaines. (N° 73.)

(Question transmise à M. le garde des sceaux, ministre de la justice.)

La parole est à M. Caillavet.

M. Henri Caillavet. Permettez-moi tout d'abord, monsieur le garde des sceaux, de faire une très courte citation : « Si je ne suis pas responsable, comme vous, devant le Parlement, j'ai une responsabilité envers la France. »

Qui a prononcé cette phrase ? Est-ce le général de Gaulle ? Est-ce M. Pompidou, président de la République ? Certainement pas. Cette phrase est extraite d'une lettre qu'adressait au président du conseil Jules Simon le président Mac-Mahon. C'est vous dire qu'à la veille du 16 mai 1877 se posait le problème de nos institutions et que se pose encore aujourd'hui, en 1971, celui de la Constitution.

Ce problème de nos institutions reste, monsieur le garde des sceaux, d'actualité avec cette constitution assez singulière de 1958, modifiée par voie de référendum en 1962. Oui, il semble que soit toujours vrai le jugement fameux de Prévost-Paradol : « Si la Révolution française a fondé une société, celle-ci cherche encore son mode de Gouvernement. »

Dieu sait pourtant, monsieur le garde des sceaux, les louanges dont on a bien voulu entourer la constitution de 1958, notamment après les errements de la constitution de 1946. A cette époque, comme vous j'étais constituant, comme vous j'étais dans l'opposition, comme vous je dénonçais le pouvoir d'assemblée. On a vanté ce nouvel édifice constitutionnel que l'on prétendait même donner en exemple au monde car il bannissait l'instabilité politique grâce à la présence d'un président de la République disposant de pouvoirs réels et surtout possédant une autorité morale que lui accordaient réellement les fonctions qu'il exerçait.

En septembre 1958, donc, on nous expliquait : la France est en régime parlementaire ; celui-ci est caractérisé par un Gouvernement assuré de la durée, de la continuité — cette continuité qui nous manquait lorsque vous et moi nous étions ministres — une majorité débarrassée des tentations de renverser le Gouvernement et, au sommet, pour équilibrer l'ensemble, le prestige de M. le Président de la République, élu à l'époque par un corps électoral élargi, c'est-à-dire l'élu des notables.

Ce président de la République devait nécessairement jouer le rôle de garant et de conciliateur.

Je vous rappelle très sommairement les textes, encore que vous les connaissiez mieux que moi : les articles 5, 20 et 21 de la Constitution.

L'article 5 dispose : « Le Président de la République veille au respect de la Constitution ». Nous verrons ce qu'il en est advenu. « Il assure, par son arbitrage, le fonctionnement régulier des pouvoirs publics ainsi que la continuité de l'Etat. »

« Il est le garant de l'indépendance nationale, de l'intégrité du territoire, du respect des accords de Communauté... » — c'était l'époque où siégeait en effet un Sénat de la Communauté — « .. et des traités. »

Quant aux articles 20 et 21, ils disposent notamment : « Le Gouvernement détermine et conduit la politique de la nation... Il est responsable devant le Parlement... Le Premier ministre dirige l'action du Gouvernement. »

Tels sont, monsieur le garde des sceaux, les textes principaux, la façade juridique, c'est-à-dire la lettre constitutionnelle.

Cette constitution avait d'ailleurs été longuement étudiée et, après de très importantes interventions prononcées devant le comité consultatif constitutionnel par des hommes comme M. Michel Debré, le président Pinay, M. Guy Mollet, le texte constitutionnel soumis à référendum était incontestablement sans ambiguïté.

Que nous révèle en effet le compte rendu du comité consultatif constitutionnel ? D'abord, qu'aucune divergence ne s'est jamais manifestée sur l'interprétation des articles 20 et 21. Le général de Gaulle lui-même, en tant que président du conseil, en 1958, a déclaré devant ce comité : « Le Gouvernement est responsable devant le Parlement ; le Gouvernement n'est pas responsable devant le chef de l'Etat. »

Je rappelle d'ailleurs à mes collègues, qui s'en souviennent certainement, qu'en annexe à la Constitution figurait l'avis du comité consultatif constitutionnel aux termes duquel la Constitution était bien définie comme un régime parlementaire.

Or, monsieur le garde des sceaux, les faits allaient démentir très vite la lettre et surtout l'esprit de la Constitution. Très rapidement, la personnalité, ce que d'aucuns journalistes ont appelé « l'équation personnelle » du général de Gaulle, devait déformer la Constitution, devait altérer la pratique constitutionnelle et, en moins de quatre années, le poids moral du chef de l'Etat accentuait inexorablement l'aspect présidentiel du régime aux dépens, au détriment de son aspect parlementaire.

L'aboutissement de cette évolution trouva son plus grand éclairage, c'est-à-dire son relief le plus accusé, dans l'allocation radiotélévisée prononcée par le chef de l'Etat le 20 septembre 1962, lorsque le général de Gaulle s'exprima ainsi : « La clé de voûte du régime politique français, c'est un Président de la République désigné pour être le chef de l'Etat et le guide » — mot malheureux entre tous — « de la France ». Et il ajoutait : « L'ensemble des attributions reconnues au Président l'amènent à inspirer, à orienter, à animer l'action nationale. Le Premier ministre et ses collègues ont seulement » — je dis bien ont seulement — « sur la base ainsi tracée, à déterminer à mesure la politique et à diriger pour le Premier ministre l'administration. »

Le général de Gaulle, pour dissiper les derniers malentendus, face à la grogne, à la rogne — je reprends-là ses termes — à la colère des républicains ajoutait le 18 octobre 1962, en adulterant singulièrement la réalité constitutionnelle : « Tout le monde le sait, en adoptant sur ma proposition la Constitution de 1958, notre peuple a institué un Président, chef de l'Etat, guide de la France, clé de voûte des institutions et a consacré le référendum qui permet au Président de la République de soumettre directement au pays ce qui peut être essentiel. »

La boucle était donc fermée et le référendum du 28 octobre 1962, irrégulier par nature — M. le président Monnerville l'a longuement souligné — consacrait l'esquisse d'un grand dessein présidentiel.

Quel que soit le jugement, monsieur le garde des sceaux, que dans ce domaine nous pouvons porter les uns et les autres sur la conduite du général de Gaulle, désormais — et cela seul compte — le Président de la République n'est plus, hélas ! un arbitre tel que nous l'avions cru, tel que nous l'avions conçu en 1958. Il a pris certes la tête de l'Etat, mais il est devenu pratiquement le chef du pouvoir exécutif dans ce pays.

Que constatons-nous au terme de cette évolution ? Tout simplement un déséquilibre aggravé des pouvoirs au profit de M. le Président de la République. Or, un tel infléchissement, mes chers collègues, risque d'aboutir un jour, peut-être trop proche, à des désordres. Et le passé est là pour nous instruire.

Ce qui n'était peut-être pas dangereux avec le général de Gaulle à la tête de l'Etat pourrait le devenir avec un Président de la République qui serait élu par surprise, dans un moment de colère ou d'aberration du peuple de France, qui aurait une autre mentalité, qui aurait même le goût de l'aventure.

M. Marcel Champeix. Très bien !

M. Henri Caillavet. Au demeurant, monsieur le garde des sceaux, vous qui êtes également un juriste de formation, souvenons-nous de certaines avanies, assez récentes, qui ont été les grands faits, les faits les plus irritants au point de vue constitutionnel, au cours de ces dernières années.

Le Gouvernement de M. Michel Debré, Premier ministre, avait obtenu la confiance de l'Assemblée, c'est-à-dire celle du pays — car l'Assemblée représente la nation. Cependant il se vit remercié par le Président de la République en avril 1962 après le « oui » massif obtenu au référendum. Donc un Premier ministre, qui avait la majorité à l'Assemblée, se voit renvoyé par le Président de la République. Comme l'écrivait pertinemment *Le Populaire* à cette époque, le départ de M. Debré, ou son maintien, relevait du fait du prince.

Prenons un autre exemple, celui de M. Georges Pompidou, Premier ministre. Le Gouvernement de M. Georges Pompidou est

censuré par l'Assemblée nationale et, malgré la motion de censure qui sera votée contre lui le 5 octobre 1962, M. Pompidou reste en fonctions. Après de nouvelles élections, M. Pompidou est maintenu comme Premier ministre. A quoi avait donc servi de censurer le Gouvernement de M. Pompidou ?

Troisième exemple de déformation assez extraordinaire de la Constitution : en 1961, le 12 septembre, la majorité des députés plus un demande, parce que les problèmes parlementaires agricoles étaient irritants et la situation inquiétante, la convocation du Parlement. Elle était de droit.

Que fait le Président de la République ? Il adresse un message à son Premier ministre le 30 août. Le chef de l'Etat déclare dans cette lettre « qu'il ne fait pas actuellement obstacle au principe de la convocation de l'Assemblée, compte tenu de la lettre stricte de la Constitution, mais qu'il tiendra pour contraire à la Constitution une réunion annoncée du Parlement qui aurait un objet législatif ». Ainsi il accepte éventuellement la convocation du Parlement, qui n'a d'ailleurs jamais été prononcée, mais d'entrée de jeu, il déclare que même s'il est convoqué il ne lui reconnaît pas le droit de légiférer.

Enfin, je voudrais vous donner un dernier exemple. Vis-à-vis de tous, le Président de la République s'est octroyé, s'est donné un domaine réservé. Or, ce domaine, monsieur le garde des sceaux, n'existe nulle part dans la Constitution, vous le savez. Il s'agit là d'une décision exorbitante, il s'agit là d'une création anormale, d'un pouvoir exceptionnel, je dirai d'un pouvoir sans contrôle.

Ainsi, en réalité, par ces empiètements, par ces distorsions, par ces anomalies juridiques, en France, le président de la République dispose de pouvoirs plus étendus qu'un chef d'Etat présidentiel, comme celui des Etats-Unis où le régime est présidentiel, ou encore qu'un chef de Gouvernement dans un régime parlementaire évolué, comme celui de la Grande-Bretagne.

En clair, le Président de la République a interprété, je devrais être plus sévère et dire a sollicité, la Constitution. Il devient peu à peu le chef d'une fraction du pays contre l'autre fraction et il sort manifestement de son rôle d'arbitre de la nation.

M. Marcel Souquet. Très bien !

M. Henri Caillavet. Que nous le voulions ou non, il imprime un caractère politique, un caractère personnel à ses fonctions.

Oui, ce chef d'Etat qui tout à la fois dispose du prestige de l'élection populaire, qui peut avoir à sa disposition le maniement du référendum, qui a le droit de dissoudre le Parlement, je le dis tout net parce que je le pense profondément, casse le régime parlementaire sans pour autant instaurer un véritable régime présidentiel.

M. Marcel Souquet. Très bien !

M. Henri Caillavet. Nous sommes entrés dans une sorte de flou constitutionnel, dans les contradictions institutionnelles, dans les errements les plus insolites. Et je dis : passe encore lorsque le général de Gaulle, qui était un acteur historique incomparable, qui était un personnage qui avait même été frôlé par l'aile de la légende, était à la tête de l'Etat ; mais qu'advient-il avec un autre président, monsieur le garde des sceaux, un autre qui ne serait pas M. Georges Pompidou, un successeur dont de Gaulle disait un jour, devant les difficultés constitutionnelles qu'il avait accumulées et que son équation personnelle lui permettait de surmonter : « Il fera comme il pourra, il fera comme il vaudra. » Cela rappelle un peu le mot de Louis XV : « Après moi, le déluge. »

Je voudrais aborder maintenant l'événement constitutionnel au regard de la situation de M. le Président de la République Georges Pompidou. Monsieur le garde des sceaux, je le ferai avec mesure, avec précaution, parce que nous ne pouvons pas mettre en cause la responsabilité du chef de l'Etat — il est irresponsable — et de cette tribune moins que de toute autre.

Il semble que M. le Président de la République Georges Pompidou, pour lequel, bien évidemment, je n'ai pas voté — j'ai même fait campagne contre lui — mais qui est devenu mon Président de la République, que je respecte infiniment en tant que tel et qui doit mériter notre respect à tous, il semble donc que M. Georges Pompidou se satisfasse fort bien d'une telle situation institutionnelle.

Oui, il s'en satisfait. Il n'hésite pas lui-même à définir les grandes options. Nous avons ainsi appris que M. Georges Pompidou n'était plus hostile à l'entrée de la Grande-Bretagne dans le Marché commun. Nous avons appris que M. Georges Pompidou n'entendait pas dénoncer l'armement atomique. Nous avons appris que M. le Président de la République — et Dieu sait si cette arrivée a été triomphale dans une région dont je suis proche — est venu à Toulouse à bord de *Concorde*, signifiant ainsi que sa construction ne serait pas interrompue, pas plus que la poursuite du plan Calcul !

M. le Président de la République a donc, lui aussi, un domaine réservé. Il formule les grands choix, les options décisives, mais

aussi les décisions mineures. C'est lui qui a fait une déclaration, que la presse a largement reproduite, selon laquelle seraient pérennisés les contrats simples de l'enseignement privé, problème dont nous avons eu à débattre dans cette enceinte.

Il laisse en retour, en tant que Président de la République, la gestion du bien commun, je cite : « à M. le Premier ministre et il abandonne — et pour cause — au Parlement le soin de voter le budget et la loi », mais, dans quelles conditions ! En fait, avec la contrainte de la procédure parlementaire actuelle de l'ordre du jour prioritaire, c'est le Gouvernement qui mène le jeu.

Au demeurant, monsieur le garde des sceaux, cette pratique est assez conforme à la pensée profonde de M. le Président de la République Georges Pompidou. En effet, en 1962, M. Georges Pompidou, Premier ministre, a déclaré très exactement : « Pour qu'il y ait une politique, il faut qu'il y ait un homme qui l'anime et qui en assure la continuité ; et cet homme qui anime la politique ne peut être que le Président de la République. »

A la vérité, il apparaît donc que, juridiquement, moralement, politiquement, M. Pompidou est le successeur authentique du général de Gaulle. Jusqu'à maintenant, son adresse, sa vive intelligence, sa grande culture, son habileté, lui ont évité de trébucher. Il assume une part importante de responsabilités dans le domaine réservé. Il délègue la direction des affaires à son Premier ministre et, quelquefois, la reprend. En effet, le Premier ministre, après avoir lancé des thèmes essentiels, a été obligé de les abandonner momentanément parce que l'Elysée n'acceptait pas de les soumettre à la discussion.

Actuellement, je reconnais qu'il y a une dyarchie ; il n'y a pas de divorce entre le Président de la République et son Premier ministre. Mais de toute manière, le Président de la République parle aujourd'hui comme le chef d'une majorité, ou plutôt comme le chef d'une majorité composée de trois partis. Monsieur le garde des sceaux, vous êtes d'ailleurs maintenant un membre de cette majorité.

Le système est ainsi bâti, est ainsi conçu, que la majorité et le Gouvernement s'identifient à M. le Président de la République. Alors je vais vous poser une question : qu'arriverait-il, monsieur le garde des sceaux — car votre passé courageux nous permet de nous adresser à vous avec mesure, modestie et aussi sincérité — qu'arriverait-il si la majorité actuelle n'existait plus ?

On peut imaginer un changement de majorité. Personnellement je le souhaite. Je souhaite que l'opposition devienne la majorité et qu'enfin, vous soyez dans la minorité. Supposons donc qu'aux prochaines élections, une autre majorité se dégage et que le pays, lassé par votre conduite quelquefois hasardeuse, vous sanctionne. Voici donc l'opposition au pouvoir. Le chef de l'Etat doit-il demeurer à son poste ? La question mérite d'être posée.

Sur ce plan, plusieurs hypothèses sont en effet recevables et ce ne sont pas des hypothèses d'école, je vais vous en donner la preuve dans quelques instants.

On peut imaginer un conflit entre, d'une part, M. le Président de la République et, d'autre part, l'Assemblée nationale. Dans cette hypothèse, deux solutions sont envisageables : soit la dissolution de l'Assemblée nationale par le Président de la République — et si le pays tranche en faveur de l'Assemblée nationale, il ne reste plus à M. le Président de la République qu'à se démettre, pour reprendre une parole fameuse, ou à se soumettre — soit encore la démission du Président de la République, qui peut alors solliciter le renouvellement de son mandat.

La encore, de deux choses l'une : ou bien le Président de la République est battu et le nouveau Président de la République est bien obligé d'accepter, puisque tel est au fond le véritable débat, la politique voulue par l'Assemblée nationale que contrariait le Président de la République ; ou ce dernier est réélu, et il représente la Nation. Mais l'Assemblée nationale représente elle aussi la Nation. Comme ils représentent l'un et l'autre la Nation, vous comprendrez aisément qu'il y a là une source de conflit redoutable ! En quelque sorte on a institutionnalisé le désordre. Vous croyez que c'est moi, membre de l'opposition, d'une opposition que je qualifierai de constructive, qui parle ? Certainement pas. C'est un très bon auteur, M. Jeanneney, sinon le père de notre Constitution, en tout cas le conseiller écouté du général de Gaulle en matière constitutionnelle. Je me méfie un peu des professeurs de droit ; ayant renoncé moi-même à l'agrégation, je me venge d'eux en cet instant ! (Sourires.) Mais dans cette affaire, M. Jeanneney paraissait particulièrement compétent. Voici ce qu'il a écrit tout dernièrement et qui n'est autre que ce que je viens de dire d'une autre façon :

« Je ne crois pas que la tendance actuelle, qui consiste, de la part du Président de la République, à régler personnellement des problèmes de plus en plus nombreux dans presque tous les domaines, et à faire du Premier ministre, à certains égards, une

sorte de directeur supérieur de cabinet » — ce n'est vraiment pas aimable pour l'ancien Premier ministre — « soit bonne ni conforme à l'esprit de la Constitution. »

Il ajoutait, ce qui est à mon sens plus savoureux :

« L'idée qu'en 1973 il y aura probablement, dans toutes les circonscriptions, un candidat unique des trois partis de l'actuelle majorité présidentielle me fait peur » — qu'il se rassure, nous aurons bien des difficultés à avoir un candidat unique de la gauche face à la majorité ; mais admettons, et je la souhaite, cette hypothèse — « car tant que les candidats du Président de la République l'emporteront, le système tiendra. Mais cela ne peut durer indéfiniment. Il y aura toujours une usure des partis au pouvoir et le jour où ils ne seront plus en majorité à l'Assemblée nationale, ce sera alors une crise de régime. »

Vous entendez : c'est M. Jeanneney, orfèvre en la matière, qui déclare que, ce jour-là, il y aura une crise de régime.

M. Gaston Monnerville. Dommage qu'il ne l'ait pas dit en 1962 !

M. Henri Caillavet. Monsieur le président Monnerville, dans quelques instants je ferai une autre citation qui ne vous surprendra pas, vous qui êtes un homme avisé, mais qui surprendra certains collègues qui ne la connaissent pas encore.

Quittant le domaine des suppositions je voudrais, avec vous, monsieur le garde des sceaux, pour quelques brefs instants, cerner le présent. Ce que je dénonce fortement à cette tribune, c'est qu'en tout état de cause il n'y a plus, pour le Président de la République, M. Georges Pompidou, de possibilité de rendre des arbitrages qu'au sein même de sa majorité. Et M. Pompidou l'a fort bien compris puisqu'il a déclaré, le 20 avril dernier, je cite :

« Le devoir, l'honneur de la majorité est de s'unir, comme le Gouvernement et avec lui, autour du Président de la République et de la politique de raison et de progrès qu'il a définie ».

Il ajoutait tout aussitôt à l'adresse de sa majorité, ce qui était, à mon sens, un peu sévère, ce singulier avertissement :

« Que la majorité ne l'oublie pas ! »

Que M. le Président de la République se rassure : en tout cas, l'opposition, elle, ne l'oubliera pas et nous saurons sans doute un jour en tirer quelque profit politique.

Monsieur le garde des sceaux, je voudrais donc vous poser une question très précise ; mais auparavant, répondant en quelque sorte à M. le président Monnerville, je voudrais vous livrer une citation que je fais mienne parce qu'elle émane d'un homme pour lequel j'ai beaucoup d'estime, d'un homme d'une très grande qualité intellectuelle et d'un très grand courage personnel. Voici ce que cet homme écrivait en 1962 :

« Il s'agit de savoir si le chef de l'Etat peut se placer au-dessus de la loi et plus encore de la Constitution dont l'un de ses devoirs explicites était d'assurer le respect. Il s'agit de savoir si l'Etat peut fonctionner normalement et durablement et si la justice peut continuer à être rendue lorsque la plus haute autorité de la République donne l'exemple d'une violation de la Constitution. »

Monsieur le garde des sceaux, vous avez reconnu votre prose ; c'est vous, en effet, que je viens de citer à cette tribune. Vous aviez raison : il y avait violation de la Constitution. Et comme le Président de la République, M. Georges Pompidou, continue les errements du général de Gaulle, je dis que nous sommes toujours dans un état permanent de violation de la Constitution. J'ai pour auteur le garde des sceaux du Gouvernement actuel. (Très bien ! sur les travées socialistes.)

La situation, monsieur le garde des sceaux — et j'en arrive à ma dernière question — créée par la pratique déformée de la Constitution n'est-elle pas dangereuse pour l'avenir ? Le général de Gaulle, malgré quelques erreurs dans son comportement, n'avait-il pas raison quand, en 1965, au cours d'un entretien télévisé — alors qu'il se trouvait en ballottage — il expliquait dans quelles conditions devait être appliquée la Constitution de 1958, amendée par voie de référendum en 1962 ? Il nous disait de sa voix prenante :

« Comment peut marcher la Constitution de 1958 ? Elle marche grâce à un chef d'Etat qui n'appartient pas aux partis, qui n'est pas délégué par plusieurs d'entre eux, ni même, à plus forte raison, par tous. Si, à la place de ce chef de l'Etat, on met un chef de l'Etat qui n'est que l'émanation de la France et des partis, alors, je vous le répète, on n'aura rien fait du tout. »

Avez-vous fait quelque chose en matière constitutionnelle ? Certes, la France a beaucoup avancé depuis quelques années. Mais ce sont les Français qui, par leur labeur, leur intelligence, leurs efforts, leur épargne, leur dévouement, leur enthousiasme, font la France. La France n'est pas simplement faite, bâtie, construite par M. le Président de la République et par le Gouvernement. Si la France a progressé, nos institutions par contre ont singulièrement régressé. Voyez le domaine réservé. Il n'est nulle part inscrit dans le texte constitutionnel.

Votre Constitution est même porteuse de périls, comme l'affirme très exactement M. le professeur Jeanneney.

Pour en revenir au propos de M. Prévost-Paradol : « la France cherche encore son Gouvernement », ne pensez-vous pas, monsieur le garde des sceaux — et ce sont mes derniers mots — qu'il serait sage d'harmoniser les faits et le droit, la Constitution et les mœurs, la pratique et les règles institutionnelles, en clair, d'asseoir enfin un régime qui serait ou pleinement parlementaire ou pleinement présidentiel, quoique, dans ce domaine, je sois assez sceptique et que j'aie quelque doute ? La France est en effet multiforme, pluraliste et j'imagine mal un système présidentiel trop calqué sur l'étranger.

Où alors, n'envisageriez-vous pas de dépoussiérer un peu notre Constitution ? Nous n'avons plus de Communauté. Il faudra peut-être aller à Versailles pour balayer, si j'ose dire, devant notre porte constitutionnelle.

N'envisageriez-vous pas de remodeler la Constitution pour mettre en concordance la durée du mandat de M. le Président de la République et celle des députés ?

M. Emile Durieux. Très bien !

M. Henri Caillavet. Le pire, en ce domaine, serait de ne pas choisir. Si le mot n'était pas trop cruel, parce que je l'ai trouvé dans un journal humoristique, je dirais que, pour l'essentiel, il est grand temps, monsieur le garde des sceaux — c'est pourquoi nous allons vous écouter avec plaisir — de sortir de ce bric-à-brac constitutionnel. *(Applaudissements à gauche, sur les travées communistes et socialistes, ainsi que sur quelques travées au centre et à droite.)*

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

M. Etienne Dailly. Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, il est difficile de succéder à cette tribune à un orateur aussi brillant, aussi compétent que notre collègue, M. Caillavet. En posant sa question, il a sans doute souhaité qu'un débat s'instaure. Car si le propre de nos questions sans débat, c'est d'être un rendez-vous obligatoire avec les ministres à qui elles sont posées, le propre des questions orales avec débat, c'est sans doute d'ouvrir devant le Sénat une large confrontation des idées.

Le problème posé aujourd'hui par M. Caillavet paraît être de savoir, après treize ans d'application, si l'usage que l'on a fait de la Constitution est en définitive satisfaisant ou non. Treize ans d'application, permettez-moi de le dire, c'est plus long qu'il n'y paraît lorsqu'on vous voit, vous qui ne prenez pas un jour. Mais treize ans d'application, c'est tout de même plus long que le premier Empire, que Louis XVIII et c'est deux fois plus long que Charles X. Convenons que cette Constitution a été — c'est le moins qu'on puisse dire — sérieusement éprouvée par l'usage. Il est même probable que, à bien des égards et sans doute pour les raisons qu'a exposées M. Caillavet, elle devrait être revue. J'en veux la preuve dans le fait que treize propositions de loi constitutionnelles ont été déposées, dont six depuis 1968, et pas par n'importe qui, puisqu'elles sont notamment dues à M. le président Peretti, à M. Sanguinetti, à M. Krieg, à M. Cousté, pour ne citer que les dernières, toutes signées par les membres de la majorité.

Il y a donc bien un problème, je dirai même des problèmes.

M. Caillavet a mis l'accent sur ceux qui résultent de la discordance entre le fait et le droit. Il a parlé de la Communauté, de ce titre XII qui est, de toute évidence, devenu sans objet et qui pourrait même être gênant. Un raisonnement absurde aurait en effet pu conduire à se demander si M. Pompidou, lorsqu'il a fait en Afrique francophone ce voyage, qui a d'ailleurs contribué très largement à rehausser le prestige français, allait en définitive là-bas rendre visite en chef d'Etat à d'autres chefs d'Etat ou si, au contraire, il y allait pour recevoir en quelque sorte le serment d'allégeance de ses « concitoyens » puisque, je le rappelle, l'article 77 du titre XII de la Constitution dispose que « il n'existe qu'une citoyenneté de la Communauté ». *(Sourires.)* Il est bien évident que toutes ces dispositions doivent disparaître du texte. Cela n'avait pas échappé à MM. Durafour, Barrot et Cazenave, députés, qui, dès le mois de juillet 1968, avaient déposé une proposition de loi pour supprimer les titres XII et XIII de la Constitution.

Mais là où le déviationnisme constitutionnel a été, à mon sens, le plus grave, c'est sans aucun doute dans cette diarchie, dans cette bizarrerie morphologique du pouvoir à deux têtes.

Je ne vais pas relire les articles 5, 20 et 21 de la Constitution ; M. Caillavet l'a déjà fait. Rappelons seulement que l'article 20 dispose que « le Gouvernement détermine et conduit la politique de la nation », alors que l'article 5 précise que le Président de la République se borne à « assurer, par son arbitrage, le fonctionnement régulier des pouvoirs publics ».

La Constitution avait voulu réglementer, dans ce domaine particulier de la défense nationale, les situations respectives du Président de la République, du Premier ministre et du Gouvernement.

Le Président de la République est certes le chef des armées, mais il n'est pas que cela, et s'il préside — c'est l'article 15 de la Constitution — les conseils et comités supérieurs de la défense nationale, c'est le Premier ministre qui, lui, est responsable de la défense nationale. Quant au Gouvernement, c'est lui qui dispose de la force armée.

Vous voyez bien les nuances : l'un préside les conseils et comités supérieurs de la défense nationale et est le chef des armées. Mais qui est responsable de ce que seront les armées, de la défense nationale ? C'est le Premier ministre. Et qui dispose des forces armées ? C'est le Gouvernement. Tels sont les textes qui nous régissent.

Lorsque la Constitution a été élaborée — je ne vais pas évoquer les travaux du conseil consultatif constitutionnel, auxquels M. Caillavet s'est référé — il y avait donc une volonté très nette d'établir deux pouvoirs bien distincts, l'un qui se limite à l'arbitrage, l'autre fait de responsabilité, et de responsabilité devant le Parlement. Le Président de la République, lui — c'est l'article 68 — n'est en effet responsable devant personne. Pourquoi ? Parce que ledit article stipule que sa responsabilité ne peut être mise en cause qu'en cas de haute trahison. Or, selon le dictionnaire, la haute trahison « se dit des crimes qui intéressent au premier chef la sûreté de l'Etat ». Il est permis de penser qu'aucun Président de la République ne mettra jamais en péril la sûreté de l'Etat et que, par conséquent, malgré l'exercice de tous ces pouvoirs qu'il s'arroge, sa responsabilité ne peut, en fait, être engagée devant quelque juridiction que ce soit. Ce n'est par normal dès lors qu'il exerce, en fait, le pouvoir.

Et puis il risque de se produire ces conflits qu'évoquait M. Caillavet. M. Chaban-Delmas, à une question qui lui a été posée à ce sujet, a répondu en 1969, je cite :

« Le risque de conflit entre le chef de l'Etat et le chef du gouvernement est limité puisque le chef de l'Etat peut changer de Premier ministre et que la réciproque n'est pas vraie. »

Loin d'être rassurante, cette déclaration inquiète plus encore. Elle permet même de constater à quel point le déviationnisme constitutionnel est grand. En effet, lorsque l'on pose au Premier ministre cette question il répond lui-même par une affirmation qui est contraire à la Constitution. Car si c'est bien le Président de la République qui nomme le Premier ministre, conformément à l'article 8, il ne peut le révoquer que sur démission du gouvernement.

Voilà donc maintenant l'article 8 aussi en quelque sorte mis en pièces par le Premier ministre lui-même.

En tout cas, c'est bien clair : ce n'est pas l'élection au suffrage universel du Président de la République, décidée par la loi référendaire de 1962, qui change quoi que ce soit à ses pouvoirs puisqu'elle ne le concernait pas. L'argument qui consiste à dire que, du fait de son élection au suffrage universel qui lui donne une « pesanteur » particulière les pouvoirs du Président de la République sont étendus n'est pas fondé. Le Président de la République autrichienne et le Président de la République finlandaise, on le sait bien, sont élus au suffrage universel sans pour autant disposer de plus de pouvoirs que n'en détient, en vertu de la Constitution, le Président de la République française.

En vérité, mesdames, messieurs, ce qui se pratique est dénoncé — M. Caillavet l'a dit lui-même tout à l'heure — par des orfèvres tels que M. Jeanneney. Nous nous trouvons dans une situation, à mes yeux, plus grave que celle que nous avons connue quand le général de Gaulle était Président de la République. Pourquoi ?

D'abord parce que c'était le général de Gaulle et qu'il s'agissait du premier manquement. On pouvait donc penser que si, en matière constitutionnelle ce sont les précédents qui font la jurisprudence, en la circonstance le précédent n'existait pas encore en raison de cette équation personnelle du général de Gaulle qu'évoquait tout à l'heure M. Caillavet. Mais à partir du moment où le déviationnisme se perpétue avec son successeur, il faut bien admettre, que le précédent devient indéniable avec tous les dangers que cela comporte.

Ensuite, parce que ce « domaine réservé », qui avait été un jour hâtivement concédé, en quelque sorte par M. le Premier ministre — il était à l'époque président de l'Assemblée nationale et cela se passait à la tribune du congrès de l'U. D. R. tenu à Bordeaux en 1960 ou 1961 si ma mémoire est bonne — parce que ce « domaine réservé » ne comporte plus seulement la politique étrangère et la politique militaire mais — c'est M. Jeanneney qui l'écrit — « s'étend aujourd'hui à tous les domaines et tend à faire du Premier ministre, à certains égards, une sorte de directeur supérieur de cabinet, je ne crois pas — ajoute M. Jeanneney — que cette tendance soit bonne, ni qu'elle soit conforme à l'esprit de la Constitution. »

Cela dit, messieurs, je ne suis pas monté à cette tribune pour me livrer à une description sarcastique ou humoristique des faits ni pour me borner à m'en lamenter ; ce serait vous faire injure, car vous les connaissez aussi bien que moi et, pas plus qu'à moi, ils ne vous donnent satisfaction.

Non, je suis monté à cette tribune pour examiner avec le Sénat ce qui doit être fait maintenant pour sortir de cette situation.

La première idée consiste à revenir en arrière. Mais comment ? Je sais bien que le professeur Schwartzberg a publié récemment des articles aux termes desquels, l'élection du Président de la République au suffrage universel ayant été en 1962 adoptée par le peuple en vertu de l'article 11 de la Constitution, c'est-à-dire par une loi non constitutionnelle, il suffit, au nom de la correspondance des formes, d'une simple loi, sans caractère constitutionnel, pour revenir sur cette disposition. Je précise. Puisqu'on n'a pas utilisé l'article 89 et fait adopter au préalable le texte par les deux assemblées, il ne s'agit et ne peut s'agir d'une loi constitutionnelle. Il ne s'agit et ne peut s'agir que d'une simple loi et une autre loi peut la défaire. Et, comme la souveraineté du peuple s'exerce aussi bien par ses représentants que par le référendum, une simple loi votée par le Parlement suffirait — c'est tout au moins la thèse du professeur Schwartzberg qui est tout de même agrégé de droit et professeur à la faculté de Paris. Mais, mesdames, messieurs, je vous pose la question : croyez-vous que le vote d'un tel texte d'annulation par le Parlement soit possible ? Je ne le pense pas.

Devant cette situation, deux attitudes peuvent être envisagées. D'abord la fuite en avant, c'est-à-dire l'adoption du régime présidentiel. Il a des tenants et non des moindres. J'évoque seulement les propositions de loi de 1962 de M. Coste-Floret et de M. Hersant. Mais je citerai surtout celle du président Peretti, président de l'Assemblée nationale, de MM. Poirier, Terrenoire, Vivien, Wagner et quelques autres déposées en octobre 1963, qui prévoit l'instauration en France d'un régime présidentiel avec renouvellement tous les cinq ans.

Bien entendu, le Président de la République, comme dans tout régime présidentiel, ne serait pas responsable devant le Parlement.

Mais, contrairement au régime présidentiel tel que nous le connaissons ailleurs, le Président conserverait néanmoins le droit de dissolution de l'Assemblée, étant entendu que s'il en usait il démissionnerait obligatoirement pour retourner avec elle devant le pays, ce qui, en quelque sorte, rétablirait l'équilibre, un équilibre qui me paraît bien nécessaire.

M. Jacques Duclos. Ce serait le hara-kiri !

M. Etienne Dailly. De plus, toujours selon M. Peretti, il devrait y avoir un vice-président élu en même temps que le président de la République, mais qui serait, de ce seul fait, le président du Sénat. Je me permets de formuler quelques réserves à ce sujet.

Enfin, M. Peretti prévoit une cour suprême qui remplacerait le Conseil constitutionnel, dont je dirai quelques mots tout à l'heure. Cette cour suprême serait composée du président et du procureur général de la Cour de cassation, du président et du procureur général de la Cour des comptes, du vice-président du Conseil d'Etat et de quelques autres personnalités incontestées et incontestables de la République.

Vous voyez bien, mesdames, messieurs, qu'il se pose un problème puisque des parlementaires dont les sentiments pour le général de Gaulle, alors encore président de la République comme pour M. le Premier ministre ne peuvent pas être mis en cause, sont les premiers à constater que la situation ne peut demeurer en l'état.

Devons-nous suivre ceux qui souhaitent instaurer dans ce pays ce régime présidentiel ? Ce n'est sans doute pas l'heure d'ouvrir ici ce débat. Disons seulement que si ce genre de régime permet plus de rapidité d'exécution, s'il apporte une certaine personnalisation du pouvoir, s'il peut, peut-être, intéresser davantage le pays à la vie politique, en raison de la simplification de celle-ci, il est permis de se demander jusqu'à quel point il est plus efficace et jusqu'à quel point l'exécutif n'est pas, en définitive, plus impuissant en face du législatif ? Est-il applicable — et c'est le vrai problème — dans un Etat qui n'est pas fédéral ? Est-il surtout applicable dans un pays comme le nôtre qui se caractérise par un tel pluralisme de pensée ?

Si bien que rejoignant sans doute M. Caillavet — notre collègue a certes procédé par voie de questions, mais il nous a quelque peu laissé comprendre que c'était là son sentiment — je pense d'abord que nous ne pouvons pas laisser se perpétuer cette situation. Je pense aussi que le Gouvernement devrait comprendre, monsieur le garde des sceaux, qu'elle comporte de graves dangers et je pense enfin qu'il faut prendre, et le plus vite possible, quelques mesures urgentes.

En effet, que se passerait-il si le conflit évoqué tout à l'heure par M. Caillavet, entre le Premier ministre et le Président de la République venait un jour à se produire, suivi d'un autre conflit entre le Président de la République et une Assemblée nationale nouvellement élue ? Nous avons donc intérêt à ne pas laisser les affaires en l'état et le Gouvernement devrait proposer au Parlement le vote d'une loi constitutionnelle.

Jusqu'où peut-on aller actuellement ? Je crois, monsieur Caillavet, que vous avez raison et qu'en définitive la première mesure conservatoire à prendre consisterait à réduire à cinq ans le mandat présidentiel, pour éviter précisément que le Président de la République ne risque de se trouver à un moment donné en porte-à-faux vis-à-vis du pays, dans la mesure où le même corps électoral se serait prononcé de manière différente au plan présidentiel et au plan législatif.

Le septennat est d'ailleurs le plus bel exemple d'institution provisoire qui dure et qui survit aux clauses fortuites de sa naissance. Dois-je rappeler au Sénat que, le 20 novembre 1873, a été voté un simple article de loi ainsi rédigé : « Le pouvoir exécutif est confié pour sept ans au maréchal de Mac-Mahon. Ce pouvoir continuera à être exercé avec le titre de président de la République et dans les conditions actuelles jusqu'aux modifications qui pourraient y être apportées par la loi constitutionnelle » ?

Vous voyez le caractère merveilleusement fortuit, provisoire et circonstanciel de cette disposition. Car c'est une assemblée nationale à majorité monarchiste qui avait, ce jour-là, décidé de prolonger et pour sept ans la période d'incertitude qui durait depuis la chute du Second Empire. Pourquoi ? Parce que l'impasse était complète. Parce que l'intransigeance du comte de Chambord, qui refusait le drapeau tricolore, bloquait la Restauration. Parce qu'il s'agissait simplement de gagner du temps. Alors, l'Assemblée nationale accorda sept ans de pouvoir au maréchal de Mac-Mahon dans l'espoir que le comte de Chambord disparaîtrait dans l'intervalle. Or, n'oublions pas que Napoléon Bonaparte, en 1848, n'avait été élu que pour quatre ans et non renouvelables. Il s'agissait donc simplement de permettre la disparition du comte de Chambord avant l'échéance du septennat et même aussi de celle du maréchal de Mac-Mahon, qui était déjà septuagénaire.

Et c'est ce septennat, issu de ces circonstances particulières, qui a été étonnamment prorogé en 1875, repris en 1946, à nouveau repris en 1958, et qui devient aujourd'hui — du fait des modifications apportées en 1962 au seul mode d'élection et de l'usage que l'on en fait sur le plan des pouvoirs du Président de la République — un véritable anachronisme.

J'ajoute qu'en définitive si le septennat était maintenu il constituerait, du fait du pouvoir généralement reconnu au président une sorte de frustration en consacrant la mise à l'écart de l'électorat pour sept ans.

Ce n'est pas cela le minimum vital en démocratie. Il convient qu'à intervalles suffisamment rapprochés le suffrage universel puisse s'exprimer à nouveau. Sinon arrêter un programme présidentiel — puisque programme présidentiel il y a — pour sept ans relève, comme on l'a écrit, moins de l'art politique que de l'art divinatoire.

Et puis, comme le précisait M. Peretti, le Président devra retourner devant le pays en cas de dissolution.

Voilà, je crois, monsieur le garde des sceaux, deux mesures qu'il est urgent de prendre, faute de quoi, nous risquerions de connaître des circonstances bien difficiles.

Nous savions quel était votre sentiment sur le problème. J'ai d'ailleurs, là aussi, votre prose, mais M. Caillavet l'a lue — une fois suffit — nous n'avons donc pas à chercher à vous convaincre. Mais s'il le fallait, je dirais que nous n'avons aucun intérêt à prolonger davantage sans au moins l'aménager cette double responsabilité qui, à ma connaissance, n'a jamais été inscrite que dans une Constitution, celle de la République de Weimar, qui a présidé à l'évolution de l'Allemagne de 1919 à 1933. Le chef de l'exécutif pouvait tout à la fois être renversé par le Parlement et révoqué par le président du Reich, ce dernier conservant néanmoins le droit de dissolution et disposant aussi d'un article 48 de la Constitution qui était l'équivalent de notre actuel article 16. On sait comment cela a fini !

Encore une fois instaurer le régime présidentiel dans un Etat non fédéral, dans un Etat où le pluralisme de pensées est celui que nous connaissons, me paraît prématuré. Vouloir revenir en arrière me semble impraticable. Je pense, par contre, que les deux mesures que j'ai dites seraient nécessaires, et qu'il serait urgent de les prendre pour éviter de se trouver un jour mal armés face à des événements dont la gravité surprendrait.

C'est parce que je ne le souhaite pas que j'aborde résolument le problème de la révision constitutionnelle — car c'est bien celui-là, mon cher collègue, que vous avez finalement posé.

Et je vais m'efforcer de démontrer son urgence en évoquant non plus les mesures à prendre pour rétablir la concordance entre les faits et le droit, mais pour remédier à un certain nombre de lacunes ou d'omissions qui existent dans le texte constitutionnel et qui sont extrêmement dangereuses.

J'examinerai d'abord celles qui concernent l'élection du Président de la République. Ces problèmes devraient en effet être abordés bien avant toute approche de l'élection présidentielle. C'est donc bien le moment puisqu'elle est, du moins nous l'espérons, encore lointaine.

La première des modifications qui devrait être envisagée concerne le cas où l'un des candidats à la présidence de la République décéderait entre les deux tours de scrutin.

Vous savez qu'au second tour, seuls peuvent se maintenir les deux candidats ayant obtenu le plus de suffrages, le cas échéant après désistement d'un candidat plus favorisé. Qu'advient-il si, entre les deux tours, à partir de ce mardi qui est la date limite de dépôt des candidatures, l'un des deux candidats admis à se maintenir venait à décéder ?

Eh bien, mesdames, messieurs, dans l'état actuel des textes, et ne vous en déplaise, c'est l'autre candidat qui serait forcément proclamé élu. Oui, qu'on le veuille ou non — et j'évoque là une circonstance connue — dans la mesure où M. le président du Sénat ne se serait pas maintenu au second tour de scrutin en 1969 et où, par seconde hypothèse, il serait arrivé un accident mortel à M. Pompidou, rien n'aurait pu empêcher M. Jacques Duclos, la Constitution à la main, d'accéder de plein droit aux fonctions présidentielles.

M. Jacques Duclos. Cela vous aurait gêné ?

M. Etienne Dailly. Je suis trop courtois pour vous laisser, mon cher collègue, imaginer que cela m'aurait gêné, mais je me permets de vous dire que cela n'aurait peut-être pas été conforme à la volonté de la majorité des électeurs !

M. Jacques Duclos. Aucun candidat ne correspondait à la volonté des électeurs, pas même celui qui fut élu !

M. Etienne Dailly. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle, connaissant M. Duclos comme je le connais, je suis sûr qu'il n'aurait jamais accepté d'entrer à l'Elysée dans de pareilles conditions. Mais le droit — c'est sûr — aurait été pour lui, et d'une façon formelle.

M. le garde des sceaux sourit...

M. René Pleven, garde des sceaux, ministre de la justice. Je souris à la plaisanterie que représente votre propos.

M. Etienne Dailly. Et si je dis formelle c'est parce que les études ont été faites par les constitutionnalistes les plus avertis. Si, par conséquent, nous nous trouvions devant le cas que j'évoque, je ne vois pas au nom de quoi nous pourrions nous opposer à ce que le survivant, quel qu'il soit, s'installe à l'Elysée !

M. Jacques Duclos. Sous la IV^e République, on a fait, en me visant, des raisonnements comme celui que vous faites en ce moment. J'étais alors premier vice-président de l'Assemblée nationale. En cas de dissolution, le président de l'Assemblée nationale devenait président du Conseil, et comme M. Herriot était malade, on disait : et si c'était lui ! (Sourires.)

M. Etienne Dailly. Monsieur Duclos, je voudrais vous faire observer que la circonstance que vous évoquez n'aurait été qu'un aimable intérim de quelques semaines et non un mandat de sept ans.

Un autre problème se pose à l'occasion de l'élection présidentielle, celui de l'intérim présidentiel.

Vous savez que lorsqu'il y a vacance ou empêchement du Président de la République, l'intérim est assuré par le Président du Sénat et par le Gouvernement si le président du Sénat est, à son tour, empêché. Mais le Gouvernement est un organe collégial et vous ne niez pas qu'il est de l'essence, de la nature même de la présidence de la République d'être assumée par une personne.

Sous la III^e République, l'intérim était assuré par le Gouvernement, mais il s'agissait de quoi ? De convoquer le congrès à Versailles, et trois jours après, au grand maximum, on avait élu un nouveau président. Aujourd'hui les circonstances sont différentes : il faut plus d'un mois et même, en fait, presque six semaines pour qu'un nouveau président soit intronisé. Il y a donc lieu, à mon sens, de revoir le texte constitutionnel sur ce point et de dire qu'en cas d'empêchement du président du Sénat, c'est le Premier ministre et non le Gouvernement qui assume l'intérim.

Et puis, il conviendrait aussi de savoir jusqu'à quand dure l'intérim ainsi exercé par le Gouvernement ou par le Premier ministre. Je m'explique : le président du Sénat est empêché. C'est le Gouvernement, dans l'état actuel des textes, le Premier ministre, si l'on devait me suivre, qui remplace le président du Sénat. Mais supposons que le président du Sénat ait été empêché soit par démission, soit par décès et que le Sénat procède aussitôt à l'élection d'un nouveau président. Est-ce le Gouvernement — ou dans mon projet le Premier ministre — qui assure l'intérim jusqu'au bout ? Ou bien y a-t-il une sorte d'intérim dans l'intérim et est-ce le nouveau président du Sénat qui reprend les fonctions de président de la République intérimaire ? Le cas n'est pas tranché.

Enfin — et je parle toujours en mon nom personnel — est-il souhaitable que le président intérimaire — en l'occurrence M. le président du Sénat — puisse être candidat à la présidence

de la République ? Sa candidature à la présidence de la République ne devrait-elle pas constituer un empêchement à l'exercice de l'intérim ? Est-il souhaitable que l'intérimaire puisse être candidat, avec les difficultés que cela peut créer — et que cela a créé — vis-à-vis d'un gouvernement qui n'avait aucune raison de se féliciter de cette candidature ? Est-il normal, alors, d'exposer celui qui par intérim est le représentant de l'Etat à être en conflit avec le Gouvernement du seul fait qu'il est candidat ? Cette candidature ne doit-elle pas constituer un empêchement ?

Par ailleurs est-il normal, au nom de l'égalité devant la loi, que le Premier ministre, s'il est candidat, demeure dans ses fonctions, lui qui dispose de la force armée, lui qui dispose de la police, lui qui dispose de l'administration, lui qui dispose de tout ? Ne convient-il pas qu'il se démette et qu'on lui désigne un remplaçant s'il y a un Président de la République pour ce faire, ou sinon que le Gouvernement désigne en son sein un de ses membres pour occuper l'intérim des fonctions de Premier ministre ?

Voilà des questions qu'on est en droit de se poser et auxquelles il faudrait réfléchir.

Est-il par ailleurs possible, monsieur le garde des sceaux, de laisser dans le texte que les signatures de cent citoyens — membres du Parlement ou du conseil économique et social, conseillers généraux ou maires, issus au moins de dix départements ou territoires d'outre-mer — suffiront pour pouvoir être candidat ? A mon sens ce n'est pas raisonnable, à moins que vous ne désiriez voir fleurir et se multiplier des candidatures telles que celles de MM. Barbu, Ducatel, ou autres !

M. Jacques Duclos. M. Ducatel s'est désisté normalement !

M. Etienne Dailly. Enfin, comme chacun sait, une campagne électorale présidentielle est une opération très coûteuse, ce qui en compromet le caractère démocratique. (Très bien ! sur diverses travées à gauche.)

Par conséquent, il faudra mettre un terme à cette situation et donner aux candidats des moyens importants, mais à condition qu'ils soient crédibles et qu'il s'agisse de remboursement de frais réellement exposés. D'où la nécessité de rendre les candidats crédibles. C'est pourquoi il paraît difficile de maintenir ce nombre de signatures à cent. Personnellement, je pense que 2.000 signatures, sur 37.000 maires, sur 3.500 conseillers généraux, sur 800 membres du Parlement, 2.000 signatures parmi lesquelles au moins 200 signatures de conseillers généraux et au moins vingt membres du Parlement devraient permettre d'éviter les inconvénients que j'évoquais tout à l'heure et de mettre à la disposition de tous les candidats crédibles des moyens suffisants.

Il faudrait aussi, puisqu'il y a eu jurisprudence, inscrire dans la Constitution qu'en aucun cas l'article 11 ne peut être utilisé pour la modifier et, d'une manière générale, pour constituer une arme contre le Parlement.

Quant au Conseil constitutionnel, permettez-moi de vous dire qu'il n'est pas possible d'en laisser la saisine en l'état. La saisine à M. le Président de la République, à M. le Premier ministre, à M. le président du Sénat ou à M. le président de l'Assemblée nationale, peut être, mais sur quoi ? Sur des lois votées ! Lorsque de surcroît la loi a été votée par le peuple — malgré M. le président Monnerville qui a saisi le Conseil constitutionnel avec courage — comment imaginer que ce conseil aurait pu dire au peuple, à l'immense majorité qui venait de se prononcer, qu'elle venait de commettre un acte contraire à la Constitution ? Bien sûr, il aurait dû le faire, mais comment pourrait-il donner tort à la volonté populaire exprimée dans de telles conditions !

C'est le motif pour lequel il est indispensable, si nous voulons éviter le retour de déviations aussi flagrantes, que le Conseil constitutionnel puisse se saisir de lui-même, *proprio motu*, de la constitutionnalité de tous les projets ou propositions de lois et avertir à temps le Parlement et le pays que ce qu'on lui propose est contraire à la Constitution.

Voilà, mesdames, messieurs, ce que sont, à mon sens, les principales lacunes ou omissions du texte, et qui peuvent avoir les conséquences les plus graves. Je n'évoque que pour mémoire, avant de conclure, le problème des suppléants sur lesquels le Sénat s'est déjà prononcé dès le 26 octobre 1967 et celui du délai de validité des ordonnances prises en vertu de l'article 16.

En vérité, cette Constitution de 1958, issue à la fois de la tradition parlementaire de la III^e République et des idées énoncées par le général de Gaulle dans le discours de Bayeux — c'est un fait — issue aussi des projets de réforme envisagés par le regretté président Félix Gaillard, à la fin de la IV^e République, a mieux résisté à l'épreuve du temps que n'avait pu le laisser supposer son caractère composite. Mais, de même que derrière la Constitution de l'An VIII il y avait un homme, Bonaparte, de même le fonctionnement de nos institutions actuelles — en tout cas pendant les onze années qui ont suivi

leur entrée en vigueur — s'explique-t-il par le fait qu'elles avaient été prévues pour constituer un habit taillé à la mesure de celui qui les a incarnées jusqu'au 27 avril 1969.

Seulement, puisque, contrairement à celle du Consulat et à celle de l'Empire, la Constitution de 1958 a survécu à son auteur, ceux-là même qui l'ont votée le 29 décembre 1958 — c'est mon cas — se doivent, monsieur le garde des sceaux, de prendre l'initiative d'assurer la pérennité en apportant en temps utile les retouches dont l'usage a fait apparaître la nécessité.

Versailles n'est pas loin de Paris, monsieur le garde des sceaux. On est en train de remettre en état la salle du Congrès pour y recevoir prochainement l'union inter-parlementaire européenne. Puisse la modernisation du cadre où traditionnellement se ratifient les révisions de nos textes constitutionnels être un heureux présage pour cette nécessaire remise à jour !

En tout cas — et ce n'est pas à vous que je m'adresse, puisque, encore une fois, dès l'époque, vous aviez dit tout ce que vous en pensiez — il me paraît difficile d'admettre le raisonnement de ceux qui, jusqu'à ce jour, ont refusé toute retouche au texte constitutionnel sous prétexte de fidélité à la mémoire de son auteur le général de Gaulle. Je suis d'ailleurs conforté dans ce sentiment par les noms de tous ceux qui ont déposé des propositions de révision des textes constitutionnels et que j'ai évoqués tout à l'heure. Je suis aussi conforté par tout ce que nous savons du comportement du général de Gaulle. Celui-ci a-t-il jamais hésité à les modifier lui-même chaque fois que cela lui a semblé nécessaire ?

Alors la fidélité est-elle devenue immobilisme ? J'ai d'ailleurs, à la mémoire ce message au Parlement du 20 octobre 1962, message qui nous était adressé, à nous les parlementaires, et où, précisément, pour justifier son nouveau et prochain référendum, le chef de l'Etat écrivait : « Il s'agit maintenant de faire en sorte que nos institutions demeurent ».

Eh bien, monsieur le garde des sceaux, il est du devoir du Gouvernement de prendre à temps les mesures qui s'imposent. C'est en tout cas, j'en suis convaincu, le vœu du Sénat et, je le pense, le vœu de la très grande majorité de l'ensemble du Parlement. (*Applaudissements sur les travées socialistes, de la gauche démocratique, ainsi qu'au centre et à droite.*)

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. René Pleven, garde des sceaux, ministre de la justice. Monsieur le président, mesdames, messieurs, la question orale avec débat de M. Caillavet nous rajeunit de plus de sept années. C'est en effet le 21 avril 1964 qu'un vaste débat fut consacré par l'Assemblée nationale à des questions posées par MM. Mitterrand et Coste-Floret sur l'interprétation de l'article 20 de la Constitution.

Si je rappelle ce précédent, c'est que le Premier ministre d'alors est aujourd'hui Président de la République, alors que le président de l'Assemblée nationale de 1964 est devenu le Premier ministre. M. Caillavet ne sera donc pas surpris que ma réponse, au nom du Premier ministre, soit caractérisée par une parfaite continuité de la doctrine gouvernementale. (*Sourires.*) Elle n'a d'égale, je le reconnais, que l'obstination avec laquelle la question des pouvoirs respectifs du Président de la République, du Premier ministre et du Gouvernement est posée par les membres de l'opposition depuis plus de douze ans, comme si l'étude des textes et la constatation des faits les laissaient un peu indifférents.

Je rappelle d'abord à M. Caillavet qu'on ne saurait sans artifice isoler une disposition constitutionnelle telle que l'article 20 de l'ensemble auquel elle appartient et de la pratique coutumière à laquelle cette Constitution a donné naissance. Il faut donc rappeler que la Constitution de 1958, en réaction contre celle de 1946, que vous et moi nous avions combattue, et contre les pratiques de IV^e République, est une affirmation solennelle des pouvoirs du Chef de l'Etat, à la fois chef suprême de l'exécutif, gardien et garant de la Constitution et, à ce double titre, chargé de donner les impulsions fondamentales, de définir les directions essentielles, d'assurer et de contrôler le bon fonctionnement des pouvoirs publics. Il est tout ensemble arbitre et premier responsable national.

C'est cette conception que le peuple français a choisi d'approuver en 1958. C'est celle qu'il a encore clairement et solennellement consacrée par le référendum de 1962, qui a décidé de l'élection du Président de la République par la nation tout entière et confirmé son autorité dans l'orientation de la politique de la France.

D'ailleurs, les débats que se sont déroulés, tant en 1965 qu'en 1969, lors des deux élections présidentielles organisées en application du référendum de 1962, ont bien montré qu'aux yeux du public, comme d'ailleurs de tous les candidats, il s'agissait de choisir l'orientation générale à donner à l'action des pouvoirs publics, en même temps que le responsable suprême de cette action qui en est comptable devant lui.

Cela remet-il en cause le rôle du Premier ministre et celui du Gouvernement tels qu'ils sont définis par la Constitution et notamment par l'article 20 ?

Il faut rappeler tout d'abord que l'organe suprême du Gouvernement est le conseil des ministres, présidé justement par le Président de la République et auquel participent tous les membres du Gouvernement. C'est au Premier ministre qu'il appartient de diriger l'ensemble des administrations, d'organiser les rapports entre le Gouvernement et le Parlement et, plus généralement, de conduire les affaires publiques dans le cadre des directives données par le Président de la République.

D'ailleurs, toutes les décisions politiques importantes engagent pleinement le Gouvernement, et d'abord le Premier ministre, parce que ces décisions ne sont prises, quel qu'en soit l'initiateur, qu'après accord entre le Président de la République et le Premier ministre. C'est en ce sens que, contrairement à ce qui a été affirmé plusieurs fois au cours du débat, aussi bien par M. Caillavet que par M. Dailly, il n'y a ni domaine réservé ni domaine interdit à l'un ou à l'autre.

On ne voit pas en quoi une telle conception, conforme à la Constitution, conforme à ce qu'a souhaité et confirmé à plusieurs reprises le peuple français, empiète sur le contrôle parlementaire ou le paralyse si peu que ce soit.

Le Parlement vote la loi, le Parlement vote le budget, le Parlement contrôle l'action du Gouvernement responsable devant l'Assemblée nationale qui peut lui retirer sa confiance. Ainsi s'est affirmée depuis plus de douze ans une conception constitutionnelle éminemment démocratique qui fait dépendre le Gouvernement à la fois du chef de l'Etat, élu directement par le peuple, et du Parlement, dont les membres sont désignés également par le peuple.

Cette conception me paraît claire, elle reste conforme aux vœux du peuple français, d'où je conclus qu'une réforme constitutionnelle profonde, une révision ne me paraît pas pouvoir être considéré, après la question orale avec débat posée par M. Caillavet, comme une question d'actualité.

Les questions qui m'ont été posées par M. Dailly sont d'un ordre tout à fait différent et il reconnaîtra que je n'avais pas été informé au préalable qu'elles me seraient posées. M. Dailly a montré que, sur un certain nombre de points, la Constitution comportait sans doute certaines obscurités, certaines lacunes. Beaucoup de bons esprits réfléchissent à ce problème et, lorsque le moment paraîtra venu de prendre des dispositions pour tâcher de le résoudre, il faudra encore examiner de près si elles sont du domaine des lois organiques ou du domaine constitutionnel. Je ne suis pas en mesure, pour le moment, d'apporter une opinion véritablement étayée à ce sujet.

Mesdames, messieurs, pour conclure, je dirai que je ne vois pas pourquoi on s'efforce toujours de placer un débat de cet ordre sur le plan théorique. Pourquoi veut-on faire entrer le régime de la France, qui résulte de tout ce que vous savez, dans un des cadres constitutionnels qu'aiment à imaginer les professeurs de droit, en partant de régimes existants ou qui ont existé ? Le tout est de savoir si, telle qu'elle est, la Constitution fonctionne convenablement. Je le pense. Le tout est de savoir si ce fonctionnement, tel qu'il est, est approuvé par les Français. Or, jusqu'à présent, ceux-ci se sont prononcés, à plusieurs reprises et très clairement, en faveur de nos institutions et je pense que cela s'impose à tous les démocrates du pays. (*Applaudissements sur les travées de l'union des démocrates pour la République et sur certaines travées à droite.*)

M. Henri Caillavet. Je demande la parole.

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

M. Henri Caillavet. Monsieur le garde des sceaux, je pensais que votre réponse serait plus complète et je dois vous faire part de ma déception. D'une part, votre domaine intellectuel est vaste et vous dominez admirablement le sujet constitutionnel, d'autre part vous êtes un ancien et très honorable parlementaire, et je croyais donc que ma question recueillerait de votre part de plus amples informations et de plus importants développements.

Vous m'avez reproché d'avoir en quelque sorte surtout discuté des textes, alors que je me suis efforcé — bien mal sans doute ! — de démontrer l'aspect politique de la fausse situation dans laquelle se trouve le pays au regard de sa Constitution.

Vous avez dit : le domaine réservé ? mais c'est la pratique coutumière ! Et je suis tout de même surpris d'un tel jugement de la part d'un homme de votre qualité !

Comment se peut-il que la violation d'un droit puisse fonder un droit ? La répétition du péché n'est pas que je sache un acte de vertu ! (*Sourires.*) Or, c'est bien ce que vous nous avez démontré et j'en suis surpris.

Monsieur le garde des sceaux, vous le savez, ce domaine réservé ne figure nulle part dans la Constitution et, aujourd'hui, il devient pourtant la règle générale ! On délègue au Premier ministre les attributions que l'on ne veut pas garder pour soi

et on lui laisse la gestion du bien commun et de l'administration. C'est là une situation qui n'est pas politiquement saine.

Vous venez de déclarer que les décisions étaient prises toujours avec l'accord du Président de la République par le Premier ministre, ce qui évitait toute difficulté. C'est ce que je vous ai dit, mais imaginez qu'il y ait divorce entre le Président de la République et la nouvelle majorité à laquelle nous voudrions nous attacher, c'est alors la crise de régime ! Vous ne pouvez rien imposer au Chef de l'Etat, et le Premier ministre, fort de la confiance du pays, n'acceptera pas de céder. C'est la preuve évidente que votre Constitution est pour le moins bancale et mal adaptée.

Vous ajoutez qu'il ne faut pas se soucier de l'imagination des professeurs de droit et vous avez raison ; mais, en tant qu'avocat et que parlementaire, je vous rétorque : Souciez-vous de la politique avant qu'il ne soit trop tard !

En terminant, je regrette à nouveau que vous n'ayez pas répondu d'une manière plus approfondie à l'ensemble de mes questions. (*Applaudissements à gauche et sur les travées socialistes et communistes.*)

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

En application de l'article 83 du règlement, le débat est clos.

— 10 —

NON-DENONCIATION DE SEVICES EXERCES SUR DES ENFANTS

Adoption d'une proposition de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à compléter l'article 62 du code pénal punissant la non-dénunciation de crimes et l'article 378 du même code réprimant la violation du secret professionnel. [N° 221 et 279 (1970-1971).]

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

M. Paul Guillard, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mesdames, messieurs, la proposition de loi qui vous est soumise résulte de la synthèse de deux propositions de loi déposées à l'Assemblée nationale, l'une par Mme Thome-Patenôtre, l'autre par Mme de Hauteclocque, qui tendent toutes deux à améliorer la défense des enfants maltraités.

Ce fléau social, qui nous heurte profondément, revêt dans notre pays une gravité de plus en plus préoccupante : chaque année, près d'un millier de parents bourreaux — 972 en 1967, 878 en 1968, 895 en 1969 — et plusieurs milliers d'enfants victimes de manque de soins ou de sévices sont découverts, et il va sans dire que, pour un cas détecté et puni, bien d'autres demeurent, hélas ! ignorés.

Pour favoriser le dépistage de ces drames inconnus, Mmes de Hauteclocque et Thome-Patenôtre proposaient que le principe du secret professionnel, tel qu'il est défini dans le code pénal, subisse une dérogation à l'égard des médecins amenés à constater des sévices sur des enfants. Les deux textes consistaient simplement à dire que les peines prévues par l'article 378 du code pénal en cas de violation du secret professionnel ne s'appliqueraient pas si le médecin placé devant une pareille situation effectuait une dénonciation ou témoignait en justice.

Débatues conjointement à l'Assemblée nationale, elles ont été adoptées dans un texte qui comprend, outre un article destiné à lever le secret professionnel dans les conditions indiquées ci-dessus, un article 2 visant à rendre obligatoire pour toute personne, sous des peines sévères, la dénonciation ou du moins l'indication auprès des services compétents de sévices constatés sur des enfants de moins de quinze ans.

C'est l'adoption de ce dernier article qui, posant un problème d'interprétation et de conciliation avec les dispositions concernant les médecins, a mis en lumière un important problème de fond, celui de savoir si le rôle dévolu aux médecins en cette matière devait reposer sur une simple faculté d'informer ou sur une obligation, la même que celle établie pour l'ensemble des citoyens. C'est la raison pour laquelle on commencera par l'étude de l'obligation générale posée par l'article 2 pour aborder ensuite celle de la situation faite aux médecins dans l'article premier.

L'article 2 de la proposition de loi résulte du vote d'un amendement déposé par M. de Grailly lors de son examen à l'Assemblée nationale. L'article 62 du code pénal prévoit l'obligation pour quiconque a connaissance d'un crime déjà tenté ou consommé de le dénoncer alors qu'il est encore possible d'en prévenir ou d'en limiter les effets, ou alors qu'on peut penser que les coupables ou l'un d'eux commettraient de nou-

veaux crimes qu'une dénonciation pourrait prévenir. Les peines prévues sont un emprisonnement de un mois à trois ans et une amende de 360 francs à 1.500 francs ou l'une de ces deux peines seulement. Le texte élaboré par M. de Grailly tend à soumettre au même régime pénal toute personne ayant eu connaissance de sévices ou de privations infligés à des mineurs de quinze ans et n'en ayant pas informé les autorités administratives chargées des actions sanitaires et sociales.

Il convient d'approfondir la portée de cette nouvelle disposition.

Seuls les sévices infligés à des mineurs de quinze ans devront être dénoncés, car ce sont les très jeunes enfants et adolescents incapables d'échapper à leurs bourreaux qu'il faut avant tout protéger.

L'obligation ne jouera que si l'information est susceptible de prévenir ou de limiter les sévices et leurs conséquences sur l'enfant, ou si elle peut prévenir le renouvellement prévisible de semblables agissements.

Il s'agit non d'une dénonciation, mais d'une information donnée aux autorités administratives chargées des actions sanitaires et sociales.

Son application est générale puisque sont visés tous ceux qui auront, à un titre ou à un autre, connaissance des sévices.

Votre commission approuve totalement l'esprit de ce texte qui aura, peut-on l'espérer, un effet de dissuasion sur les parents brutaux. Dans ce domaine il convient de prévenir plus que de sanctionner et il n'est hélas ! dans bien des cas, d'autre moyen efficace pour éviter le déchaînement de la cruauté que la crainte d'avoir à s'expliquer devant un tribunal.

Alors que l'article 2 fixe une obligation générale d'informer applicable à l'ensemble des personnes qui ont connaissance de mauvais traitements, l'article premier traite de la situation particulière des personnes tenues au secret professionnel, c'est-à-dire, selon les termes de l'article 378 du code pénal : « ... les médecins, chirurgiens et autres officiers de santé, ainsi que les pharmaciens, les sages-femmes et toutes autres personnes dépositaires... des secrets qu'on leur confie ».

Pour comprendre la signification exacte du texte adopté par l'Assemblée nationale, il convient de rappeler brièvement la théorie et la pratique du secret professionnel. On ne reprendra pas ici l'analyse très approfondie qui en est faite dans le remarquable rapport de M. Chazelle à l'Assemblée nationale. On indiquera seulement que les éléments constitutifs de l'infraction que constitue la violation du secret professionnel sont au nombre de trois : l'existence d'un secret ; la connaissance de ce secret dans l'exercice des fonctions ; la révélation de ce secret à une autre personne.

La définition jurisprudentielle de ces éléments a un caractère très strict : la connaissance du secret est réputée faite dans l'exercice des fonctions dès lors que les constatations faites par le médecin ont été la conséquence directe et nécessaire des investigations que comportait l'exercice de sa profession. La violation du secret existe même si la révélation a été faite à une autre personne, elle-même astreinte au secret.

Le secret professionnel est considéré comme une obligation générale et absolue. Ainsi en ont décidé les cours suprêmes, Conseil d'Etat et chambre criminelle de la Cour de cassation. C'est également ainsi que le corps médical lui-même le considère, si l'on se réfère aux commentaires de l'ordre des médecins sur le secret professionnel : « ... tous les commentateurs s'entendent pour préciser que le législateur n'a pas seulement voulu la protection des individus, de leur pudeur, de leur réputation, contre l'indiscrétion, mais a considéré le secret du médecin comme d'intérêt public ». La conclusion de cette analyse est que l'intérêt du client n'étant pas seul en cause pour le maintien du secret, il ne saurait être déterminant pour le lever.

Cette conception du secret professionnel, que l'on pourrait qualifier « d'intégriste », n'est cependant pas aussi unanime ni aussi strictement appliquée que ces prémisses pourraient le donner à penser.

Elle n'est pas unanime. Une partie de la doctrine considère que le secret professionnel n'est général et absolu que dans les domaines où la loi n'est pas intervenue pour le lever ; les termes mêmes de l'article 378 semblent inviter à suivre cette voie : « ... hors les cas où la loi les oblige... » — les personnes soumises au secret — « ... ou les autorise à se porter dénonciateurs... ».

Les chambres civile et sociale de la Cour de cassation ont de leur côté admis dans certains cas que le secret professionnel pouvait être levé avec le consentement de l'intéressé.

Le législateur a lui-même, dans le passé, illustré cette conception relativiste du secret professionnel ; dans des matières assez nombreuses et variées il est intervenu, comme le lui permettait l'article 378, pour lever le secret professionnel. On ne prétend pas ici dresser une liste exhaustive de celles-ci ; on citera seulement à titre d'exemple les déclarations de naissance,

les déclarations de maladies contagieuses, de maladies vénériennes, le signalement des alcooliques dangereux et celui des avortements criminels.

En matière de sévices à enfants la loi n'est jusqu'alors pas intervenue d'une façon nette, sous réserve, comme l'indique très justement le rapport de M. Chazelle, de l'article 225 du code de la famille et de l'aide sociale qui est ainsi conçu :

« Les assistantes, assistants ou auxiliaires du service social et les élèves des écoles se préparant à l'exercice de cette profession sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les réserves énoncées à l'article 378 du code pénal. »

L'ordonnance n° 59-35 du 5 janvier 1959 dispose :

« La communication par les personnes visées à l'alinéa précédent à l'autorité judiciaire ou aux services administratifs chargés de la protection de l'enfance, en vue de ladite protection, d'indications concernant des mineurs de vingt et un ans dont la santé, la sécurité, la moralité ou l'éducation sont compromises, n'expose pas, de ce fait, les intéressés aux peines prévues audit article 378 du code pénal. »

Il y a donc bien là une dérogation législative expresse au secret professionnel, mais elle reste très partielle puisqu'elle ne s'applique pas aux principaux intéressés, à savoir les médecins. Ceux-ci se sont en conséquence trouvés, dans le domaine des sévices à enfants, devant un dilemme quasi insoluble : d'un côté, l'obligation de se taire, qui s'applique à eux de façon rigoureuse ; de l'autre, l'assistance qu'ils doivent au malade, qui les conduit à faire connaître la situation de l'enfant afin que celui-ci soit soustrait à ses tortionnaires.

Il faut bien dire que les médecins ont très rapidement pris conscience de la priorité de la deuxième exigence sur la première ; il n'en restait pas moins qu'agir dans l'intérêt de l'enfant c'était pour le médecin violer l'article 378 et se rendre passible des peines qu'il édicte.

Ainsi s'explique que les médecins eux-mêmes aient cherché à composer avec la loi en lui apportant par la voie interprétative l'infléchissement nécessaire. Cette interprétation a été réalisée par la voie de lettres et de circulaires : une lettre du ministre des affaires sociales en date du 20 septembre 1967 ; une lettre circulaire du 10 juin 1968 émanant du conseil de l'ordre des médecins ; une circulaire du 2 mai 1969 émanant du ministre de la justice.

Cette interprétation reconnaît plusieurs principes que je vais énumérer.

Le secret professionnel concerne le malade mais non le criminel :

« Le Conseil national, auquel nous avons soumis cette question, estime que le médecin est tenu au secret professionnel en ce qui concerne son malade, mais non en ce qui concerne le criminel.

« Il est incontestable, dans les cas d'enfants martyrs, que la carence des voisins est constante. Dans des cas aussi douloureux le médecin ne peut invoquer le secret professionnel pour ne pas dénoncer le coupable : il doit protection à son malade. »

Les membres du corps médical sont en conséquence invités à rendre compte de ces crimes aux autorités, elles-mêmes tenues au secret professionnel qui, en liaison avec les procureurs généraux, prendront les mesures de sauvegarde qui s'imposent.

Telle est bien la position du ministre des affaires sociales :

« Afin de concilier à cet égard les dispositions des articles 378 et 63 du code pénal, il recommande en conséquence aux membres du corps médical constatant des sévices commis sur des enfants d'en rendre compte sans délai au médecin agréé de la protection maternelle et infantile de la circonscription intéressée et au médecin attaché à la direction départementale de l'action sanitaire et sociale, eux-mêmes tenus au secret professionnel, qui provoqueront alors toutes mesures appropriées en vue de sauvegarder la santé ou la vie de l'enfant... »

Et le ministre de la justice ajoute : « ... en soulignant l'importance de cette position et en invitant les procureurs généraux à assurer avec les médecins des services de protection maternelle et infantile et ceux de l'action sanitaire et sociale les liaisons qui s'imposent. »

Pour ingénieuse que soit cette interprétation, elle est en parfaite contradiction avec la lettre de l'article 378, puisque d'après ce texte seule une loi peut déroger à la règle du secret. Il en résulte qu'un médecin ayant donné une information sur la base d'une telle circulaire et ensuite cité en justice sur la base de l'article 378 serait sans aucun doute condamné ; les termes employés par la chambre criminelle de la cour de cassation et le Conseil d'Etat ne permettent pas de doute à ce sujet :

« Elle... » — la règle du secret — « ... est absolue car il n'appartient à personne d'en affranchir le médecin. »

C'est cette situation incertaine faite au médecin autorisé, d'un côté, à informer mais soumis, de l'autre, au risque d'être censuré, que les auteurs de la proposition initiale ont voulu clarifier, en légalisant le droit fixé par les circulaires interprétatives. L'article 1^{er} de la proposition de loi dispose expressément que les

peines relatives à la violation du secret professionnel ne seront pas encourues par le médecin qui informera les autorités chargées des actions sanitaires et sociales et en particulier de la protection infantile. De même le médecin n'encourt pas de sanction s'il vient témoigner à un procès où il est cité.

Ainsi conçue, la proposition de loi pose deux principes : à l'article 1^{er}, une faculté d'informer pour les personnes tenues au secret professionnel ; à l'article 2, une obligation d'informer pour toute personne ayant eu connaissance de sévices à enfant.

Comment ces deux dispositions se concilient-elles ? Doit-on considérer la règle générale imposant l'information comme valable à l'égard du médecin, aussi bien en dehors de ses fonctions que dans le cadre desdites fonctions, l'article 1^{er} se bornant à lever les peines de l'article 378 du code pénal dans le cas où le médecin aurait à déférer à cette obligation ?

Faut-il au contraire considérer que le régime prévu pour le médecin à l'article 1^{er} constitue un régime dérogatoire au droit commun de l'obligation prévue par l'article 62 du code pénal, qui ne serait alors pas applicable aux médecins dans l'exercice de leurs fonctions ?

Le problème, a, bien entendu, été soulevé à l'Assemblée nationale. Parlant de l'article 2, dont il était l'auteur, M. de Grailly a déclaré :

« Mon amendement tend à étendre le champ d'application de l'article 62, lequel ne concerne pas seulement les médecins. »

Ne doit-on pas comprendre par là que l'article 62 concerne en particulier les médecins ?

Cette pensée s'est d'ailleurs trouvée précisée par l'amendement qu'il a présenté avec Mme Thome-Patenôtre, M. Chazelle, le rapporteur et plusieurs de ses collègues, amendement qui tendait à rédiger ainsi le nouvel alinéa introduit à l'article 378 du code pénal :

« En outre, les mêmes personnes sont tenues d'informer les autorités administratives chargées des actions sanitaires et sociales des sévices ou privations infligés à des mineurs de quinze ans, dont elles ont eu connaissance à l'occasion de l'exercice de leur profession ». Cet amendement a ensuite été retiré, ce qui inciterait à penser que le texte adopté entend laisser aux médecins la faculté d'informer.

En tout cas, par le biais de cette discussion se trouvait posé le problème de fond essentiel exprimé en ces termes par M. de Grailly : « Toute la discussion se trouve maintenant restreinte au point de savoir si le médecin sera tenu d'informer les autorités ou en aura la simple faculté. »

Or la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale reste ambiguë dans la forme ; le problème de fond demeure donc posé devant le Sénat.

Les débats qui se sont déroulés à l'Assemblée nationale ne permettaient guère à la commission et à son rapporteur de dire si oui ou non le texte adopté impliquait l'obligation d'informer aux personnes tenues au secret professionnel. Il lui appartenait donc de choisir entre deux voies : celle du maintien de l'ambiguïté en adoptant le texte sans modification, afin de laisser ensuite aux tribunaux le soin de l'interpréter ; celle de clarification, ce qui l'obligeait à opter nettement soit pour l'obligation d'informer, soit pour la simple faculté, et à modifier les articles en conséquence.

C'est à cette seconde attitude que la commission s'est arrêtée, la première constituant, à son point de vue, une mauvaise méthode législative.

Après mûre réflexion, la commission a considéré sur le fond qu'il convenait que les médecins soient tenus de dénoncer aux autorités compétentes les sévices à enfants, pour les raisons suivantes : l'article 378 permet au législateur d'édicter une pareille obligation puisqu'il s'applique « hors les cas où la loi les... » — les personnes tenues au secret — « ... oblige ou les autorise à se porter dénonciateurs » ; dans un domaine aussi grave que celui des enfants maltraités, il est indispensable que les médecins, comme les autres citoyens, informent les autorités chaque fois que les sévices seront connus d'eux ; du reste, il n'est pas concevable qu'un médecin digne de ce nom ne se sente moralement obligé de révéler ce qu'il a appris du martyre d'un enfant ; pourquoi alors ne pas mettre le droit en accord avec cette morale ? En outre, il peut être utile que l'obligation joue dans certains cas : dans toutes les professions il y a des éléments moins consciencieux qu'ils ne devraient l'être.

Cette obligation n'est-elle pas dans la ligne de l'interprétation que donne du secret le conseil de l'ordre en pareille matière ? C'est le crime que le médecin fera connaître ; « dans des cas aussi douloureux... » — dit le conseil de l'ordre — « ... le médecin ne peut invoquer le secret professionnel pour ne pas dénoncer le coupable : il doit protection au malade ». C'est bien la notion qui apparaît ici et non celle de faculté.

Quant à la crainte exprimée par certains que les parents indignes ne renoncent dorénavant à aller voir le médecin si

celui-ci est tenu de les dénoncer, elle devrait de la même façon se faire jour dès lors que le médecin a la simple faculté de le faire ; les individus qui prendront ce risque en considération le feront de la même façon, que le médecin ait la faculté ou soit obligé d'informer ; en pareil cas le nouveau texte permettra la dénonciation par d'autres voies. Mais n'est-il pas préférable pour un médecin de tenter d'enlever un enfant à ses tortures plutôt que de soigner ses plaies et de le renvoyer à son martyre ?

Telle est la conclusion à laquelle, en conscience, la commission est parvenue. Il semble bien que M. le ministre de la justice soit d'un avis différent si l'on se réfère aux réserves qu'il a formulées devant l'Assemblée nationale. Il va sans dire que la commission entendra ses arguments avec le plus grand intérêt.

La commission vous propose en définitive deux amendements.

Le premier de ces deux amendements tend à modifier le nouvel alinéa proposé pour l'article 378 du code pénal afin qu'apparaisse clairement l'obligation à laquelle seront astreintes les personnes soumises au secret de révéler les sévices ; en revanche, ces personnes resteront, conformément au texte voté par l'Assemblée nationale, libres de témoigner en justice ;

Le second amendement vise seulement à harmoniser avec celle de l'article premier la définition des autorités auxquelles les sévices devront être révélés.

Sous réserve de ces observations et des amendements qui seront développés tout à l'heure, votre commission vous demande d'adopter la proposition de loi votée par l'Assemblée nationale. (Applaudissements.)

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

M. Louis Namy. Monsieur le président, monsieur le garde des sceaux, mes chers collègues, je voudrais, au nom de mes amis du groupe communiste, présenter quelques brèves observations sur cette proposition de loi.

Les problèmes de l'enfance ont toujours fait l'objet des préoccupations des groupes communistes au Parlement et de notre parti en général, car c'est sur l'enfant d'aujourd'hui que reposent l'avenir de la France et celui de la société, que ce soit sur le plan de son développement physique et moral, que ce soit dans le domaine de sa protection à tous égards.

C'est une vaste question que nous souhaitons voir posée aussi rapidement que possible dans toute son ampleur devant le Parlement, afin que soit définie une véritable politique de l'enfance éliminant les injustices et les inégalités sociales dont elle est victime, afin de soient définis les droits de l'enfant dans la société lui donnant les moyens de « se développer d'une façon saine et normale sur le plan physique, intellectuel, moral, spirituel et social, dans des conditions de liberté et de dignité », conformément à la déclaration adoptée à ce sujet par l'Organisation des Nations unies, ainsi que l'a rappelé mon amie Mme Chonavel, en conclusion de son intervention à l'Assemblée nationale sur cette proposition de loi.

Le texte que nous discutons aujourd'hui a un objet limité, mais important — nous le reconnaissons — en ce qui concerne tant la protection de l'enfance martyre que le problème du secret médical qui remonte à l'antiquité.

Cette proposition de loi tend, en effet, d'une part, à délier du secret professionnel, par dérogation à l'article 378 du code pénal, le médecin appelé à donner ses soins à un enfant maltraité, ayant subi des sévices ; d'autre part, à faire obligation à toute personne ayant eu connaissance de sévices ou privations infligés à des mineurs de quinze ans d'en informer les autorités médicales ou administratives chargées des actions sanitaires et sociales.

Nous souscrivons absolument aux dispositions de cette proposition de loi, y compris aux amendements de notre commission clarifiant le problème et levant toute ambiguïté sur ce point, car nous pensons qu'ainsi il sera possible de déceler, de découvrir à temps les mauvais traitements, les sévices dont trop d'enfants sont les victimes innocentes et dont ils restent souvent marqués pour leur vie.

Il convient que de tels actes, qui heurtent les sentiments profonds de la population, qui révoltent la conscience humaine, soient sévèrement et effectivement réprimés. La gravité des drames de l'enfance révélés jour après jour dans l'actualité quotidienne est insupportable et, dans ces conditions, toutes dispositions légales de nature à réduire les cas d'enfants martyrs sont souhaitables.

Cela dit, nous ne saurions nous bercer d'illusions. Ces modifications législatives que nous allons voter ne résoudront pas le douloureux problème de l'enfance martyre, tant il est vrai que, pour l'essentiel, il revêt un aspect social. Combien de drames de l'enfance sont liés à la crise du logement, à la promiscuité, à l'insuffisance des salaires des parents qui ne permettent pas à ceux-ci de donner à leurs enfants des conditions de développement normales !

Une véritable politique en faveur de l'enfance nécessite des crédits budgétaires qui font, hélas ! défaut ; le Gouvernement en porte l'intégrale responsabilité. On manque d'assistantes sociales spécialisées pour la protection de l'enfance. Lorsque les enfants sont retirés de leur foyer familial, pour toutes sortes de raisons, les établissements et le personnel nécessaire pour s'en occuper font défaut également. Combien d'enfants sont livrés à eux-mêmes dans les grandes cités, dans les petits et grands ensembles urbains, faute de crédits permettant d'entreprendre une grande politique de loisirs, de culture dans la cité, autour des familles, autour de l'école !

Nous pensons que cette proposition de loi, que nous voterons, est indispensable. Elle s'impose pour les raisons qui ont été exposées tout à l'heure par M. le rapporteur. Mais elle ne peut nous faire perdre de vue qu'elle aurait gagné à s'insérer dans un ensemble de dispositions tendant à résoudre, non seulement le problème de l'enfance martyre, mais aussi celui qui se pose avec autant de force aujourd'hui, celui de l'enfance heureuse.

Telles sont, mes chers collègues, les quelques observations que je voulais présenter. (Applaudissements sur les travées communistes.)

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. René Pleven, garde des sceaux, ministre de la justice.

Monsieur le président, mesdames, messieurs, les propositions de loi de Mmes Thome-Patenôtre et de Hauteclouque, dont le rapporteur vient de nous exposer le caractère essentiel, et les modifications proposées par votre commission soulèvent en chacun de nous de très graves problèmes.

Nous sommes, en effet, partagés entre deux soucis : d'une part, la nécessité impérieuse de protéger les victimes de ces parents indignes, dont le nombre ne diminue pas et que les tribunaux, lorsqu'ils ont à les juger, savent châtier sans faiblesse ; d'autre part, l'obligation qui s'impose à nous non seulement de protéger la confiance du malade, mais aussi de garantir l'exercice satisfaisant de professions auxquelles notre civilisation attache avec raison une importance tout à fait particulière.

Aussi, afin de concilier toutes ces obligations morales un peu contradictoires, le texte qui a été voté par l'Assemblée nationale et qui est soumis à votre examen propose-t-il, par dérogation aux prescriptions impératives de l'article 378 du code pénal — et malgré l'interprétation stricte qu'a l'habitude d'en faire la cour de cassation, comme l'a rappelé M. Guillard — de laisser les personnes visées à cet article libres d'informer les autorités médicales ou administratives chargées d'un service sanitaire et social des sévices qu'elles ont constatés sur la personne de mineurs de quinze ans et dont elles ont eu connaissance à l'occasion de l'exercice de leur profession.

Cependant, votre commission — je comprends parfaitement sa préoccupation qui était aussi celle de certains auteurs d'amendements à l'Assemblée nationale — a jugé souhaitable de renforcer la prévention et la répression des mauvais traitements à enfants, en faisant obligation aux personnes visées à l'article 378 de dénoncer de tels sévices dès qu'elles en auront connaissance.

Cet amendement, s'il était adopté par le Sénat, loin d'atteindre le but que cherche à atteindre votre commission — soulager le sort de ces petits êtres mal aimés — soulèverait les plus grandes difficultés, car il m'apparaît inutile, dangereux et inopportun.

Inopportune, cette modification du texte le serait d'abord quand elle fait du praticien un auxiliaire obligatoire de la justice. Il n'est pas dans la nature d'un médecin, d'un pharmacien ou d'une sage-femme de jouer le rôle de dénonciateur et il ne me paraît pas souhaitable qu'ils le deviennent, car la répression ne les concerne pas. Il leur appartient d'abord de soulager les souffrances d'autrui et parfois d'éduquer ; ce n'est qu'ensuite, dans les circonstances particulièrement graves et douloureuses qui troublent la conscience, que ces praticiens doivent pouvoir lever le voile du secret en entourant leur geste de beaucoup de garanties. A cet égard, seule la conception que chaque praticien se fait de sa responsabilité, tant médicale que sociale et morale, doit le conduire à décider si, oui ou non, il gardera le silence.

Dangereux, cet amendement l'est également car, si l'on associe le médecin à l'œuvre du policier ou du juge, aucun de ceux dont la responsabilité serait engagée à l'occasion de ces mauvais traitements à enfants n'oserait plus s'adresser à lui de crainte d'être livré à la justice. Or, le fonctionnement harmonieux de la société exige que le malade trouve un médecin comme l'accusé un défenseur, mais ni l'un ni l'autre ne pourront accomplir leur mission si les confidences qui leur sont faites ou les agissements qui leur sont révélés ne sont assurés du secret. Dans ce domaine, l'intérêt de la santé de l'enfant maltraité ou même sa survie passe avant l'intérêt de la répression.

M. Jacques Henriot. Très bien !

M. René Pleven, garde des sceaux. C'est le ministre de la justice qui le dit. (*Applaudissements sur certaines travées à droite.*)

Risquerait d'être inutile, enfin, un texte qui n'obtiendrait pas l'assentiment profond du corps médical, qui, vous le savez, dans notre pays, est très attaché à la longue et respectable tradition du secret professionnel, car il faut envisager, dès à présent, les conditions d'application de la loi et les difficultés devant lesquelles se trouveraient les juridictions si elles avaient à appliquer le texte proposé par votre commission de législation.

Aussi le Gouvernement, sachant que le concours des médecins à l'œuvre de justice sera d'autant plus grand qu'il leur sera laissée une plus grande liberté d'informer ou de témoigner, vous proposera-t-il, dans un esprit de modération et d'efficacité — j'en avise la commission, mais je pense que M. le rapporteur s'en doutait — de rejeter l'amendement de la commission et d'adopter le texte voté par l'Assemblée nationale.

Si vous m'autorisez à vous livrer toute ma pensée, il vaudrait mieux, selon moi, qu'il n'y ait pas de navette et que le Sénat émette un vote conforme car, même s'il n'est pas parfait, le texte de cette proposition de loi, tel qu'il a été amendé, représente un progrès certain et, en voulant faire mieux, on risque d'aboutir à un échec. (*Applaudissements sur diverses travées à gauche, au centre et à droite.*)

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

La discussion générale est close.

J'informe le Sénat que je suis saisi d'une motion (n° 3), présentée par M. Henriot et tendant à opposer la question préalable.

Cette motion est ainsi conçue :

« En application de l'article 44, alinéa 3, du règlement, le Sénat décide qu'il n'y a pas lieu de poursuivre la délibération sur la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à compléter l'article 62 du code pénal punissant la non-dénonciation de crimes et l'article 378 du même code réprimant la violation du secret professionnel. »

Je rappelle que, dans la discussion d'une telle motion, seuls peuvent prendre la parole l'auteur de la question préalable, un orateur contre, la commission et le Gouvernement.

La parole est à M. Henriot, auteur de la motion.

M. Jacques Henriot. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, nous avons tous apprécié, bien sûr, l'heureuse et généreuse initiative prise par Mme Thome-Patenôtre et Mme de Hauteclouque. Nous sommes tous sensibilisés par ce problème de l'enfance martyre.

Toutefois, j'oppose la question préalable et je m'en excuse auprès des membres de la commission et plus particulièrement auprès de son rapporteur, car je veux contredire un peu la position qu'ils ont prise.

Mais je veux aussi remercier M. le ministre qui vient de me donner des arguments à l'appui de la thèse que je prétends défendre ici, avec cette différence que, n'étant pas juriste, je ne sais pas couper les cheveux en quatre ; je vais vous demander de prendre une autre position et une position définitive.

J'ai déposé cette motion d'abord parce que le problème de l'enfance martyre se pose dans un contexte social et psychologique dont ne tient pas compte la proposition de loi ; celle-ci ne conduit pas à une véritable solution du problème, qui se situe dans la prévention.

D'autre part, une fois de plus, cette proposition de loi crée des entorses au secret professionnel qui se trouve quelque peu bafoué. Enfin — et c'est la véritable raison de mon intervention — du fait de cette loi, le médecin, s'il est autorisé à dénoncer — mais je n'aime pas employer le mot « dénonciation », qui est horrible — ou même simplement à informer, ne sera plus jamais appelé à soigner un enfant qui a été battu parce que, dans ce milieu, on n'aura plus confiance en lui, on n'aura plus confiance dans son silence.

M. le rapporteur a dit tout ce qu'il fallait dire. Je passe sur bien des problèmes que j'avais l'intention d'aborder. Je veux tout simplement retenir que, dans cette proposition de loi, l'on ne tient pas compte du contexte social et psychologique dont la prise en considération devrait conduire à une plus saine, à une plus sûre et à une plus solide prévention.

Je ne veux pas parler des bidonvilles. Tout le monde connaît ce problème. Mais il faut dire que les personnes qui battent leurs enfants sont souvent des déficients mentaux ou des psychiques pour lesquels il y aurait aussi une prévention à faire. Il y a le cas des familles nombreuses, ou trop nombreuses, et c'est peut-être là que les dames patronnesses du planning familial pourraient exercer leur sagacité et leur éloquence. Il y a aussi parfois le chômage ; il y a enfin, et surtout, monsieur le ministre, et pour 50 p. 100 des cas, l'alcoolisme. Ce sont les alcooliques qui battent leurs enfants. Le problème de l'enfance

martyre passe donc tout d'abord et avant tout par la lutte contre l'alcoolisme.

Je n'ai pas entendu parler, tout à l'heure, d'une thèse éminente qui a été faite par un médecin de Nancy. Celui-ci, dans ses conclusions, proposait bien sûr la lutte contre l'alcoolisme et en prenait occasion pour préciser que si, en 1967, la vente d'alcool avait rapporté au Gouvernement 62 milliards de francs, par contre, le traitement des malades psychiques et de tous les alcooliques coûtait, lui, plus de 200 millions.

Par conséquent, le problème de l'enfance martyre passe d'abord par la prévention, et la prévention passe d'abord par la lutte antialcoolique.

Vous avez présenté tout à l'heure, monsieur le ministre, un excellent préambule à ce que j'ai l'intention de dire, à savoir qu'une fois de plus, le secret professionnel va être bafoué. Hippocrate disait : « Oui », Galien disait : « Non ». Cela passe quand il s'agit d'un diagnostic, mais quand il s'agit de l'éthique médicale, cette dualité devient parfaitement insupportable.

En effet, le médecin qui sera appelé dans un milieu dans lequel on frappe les enfants, sera pris tout simplement entre deux articles de loi qu'on ne lui a jamais appris, qu'il n'aura jamais lus et qu'on ne lui aura jamais expliqués. Ce médecin praticien, au cours d'une nuit où il sera fatigué, après une journée de travail, sera bien obligé d'essayer de savoir ce que sont les articles 62 et 378 du code pénal. Il sera pris entre l'obligation de dénoncer le crime et celle de se soumettre aux règles du secret médical. Quelle drôle de position pour ce médecin !

J'ai l'impression qu'on va encore lui demander de faire appel à son âme et à sa conscience ; on le charge souvent de faire appel à son âme et à sa conscience ! On l'a déjà fait lorsqu'il s'est agi de la régulation des naissances où, comme le disait notre excellent collègue M. Prélôt, de la diminution des naissances. A ce moment-là, le problème a été placé dans le cadre de la nécessité dans laquelle on a placé le médecin de faire appel à son âme et à sa conscience. On fera de même lorsqu'il s'agira de l'avortement libre et gratuit. Ce pauvre médecin n'en peut mais.

Je crois tout de même que l'obliger ou l'autoriser à dénoncer ou à informer, que ce soit la justice ou les organismes sociaux, reste pour lui intolérable, inacceptable, car il n'a pas le droit, en aucune circonstance, de trahir le secret professionnel.

Je me permettrai de lire rapidement deux phrases du serment d'Hippocrate que lisent tous les médecins qui passent leur thèse. Je tiens à les citer solennellement à cette tribune : « Admis dans l'intérieur des maisons, mes yeux ne verront pas ce qui s'y passe, ma langue taira les secrets qui lui seront confiés. Que je sois couvert d'opprobre et méprisé de mes confrères si je manque à ces promesses. »

Eh bien ! je ne crois pas qu'il soit opportun de faire une entorse à ces promesses, à ces engagements solennels pris par les médecins dans le serment d'Hippocrate.

Oh ! je sais bien que de nombreuses dérogations sont déjà faites à ce serment : l'article 56 du code civil, pour la déclaration de naissance des enfants, les articles 11, 12 et 13, 257 à 262, 362 à 355 du code de la santé publique, l'article 355 du même code, j'en passe et des meilleurs. Il existe des circulaires du ministre des affaires sociales, approuvées par le conseil de l'ordre et admises par M. le ministre de la justice, qui invitent les médecins à révéler les sévices à enfants.

Il n'empêche que le médecin, à mon sens, doit se soumettre aux rigueurs du secret professionnel. Il doit le faire et c'est la raison de mon intervention, parce que si le médecin ne se soumet pas aux rigueurs du secret professionnel, il peut perdre la confiance de ses malades.

Mais il faut dire aussi qu'il n'est pas toujours facile pour le médecin de savoir s'il y a eu sévices ou non. Les parents disent qu'il y a eu accident ou qu'il y a eu blessures à la suite d'un jeu ou simplement qu'ils ne savent pas ce qui s'est passé. D'autre part, le médecin peut aussi commettre une erreur.

Permettez-moi de vous dire qu'avant les années 1950, en Amérique, certains médecins avaient découvert qu'un hémato-me extradural chez un enfant, associé à une fracture de la jambe constituait un syndrome particulier de pathologie pédiatrique et on a cru découvrir là un syndrome nouveau. Or, il s'agissait tout simplement — on l'a su par la suite — d'un enfant qui avait été maltraité.

Mais surtout, ce que l'on doit bien savoir, avant le vote de cette loi, c'est que si un médecin est autorisé à dénoncer ou à informer quelque organisme que ce soit, jamais plus il ne sera appelé au chevet des enfants martyrisés, jamais plus il ne sera appelé dans un de ces milieux dans lesquels on martyrise des enfants.

Je vais me permettre de lire sur ce problème quelques lignes d'un journal particulièrement intéressant *Le Concours médical*, l'un des mieux informés et l'un des plus lus. Ce journal a présenté, il y a quelque trois ou quatre ans, une étude particulière de ce problème et a organisé une table ronde dans laquelle sont intervenus à la fois des médecins, des magistrats,

des assistantes sociales et d'autres personnalités particulièrement au fait de ces questions. Je veux vous citer quelques extraits du rapport de cette table ronde. « Les médecins et les assistantes sociales répugnent, en général, bien qu'ils soient légalement déliés du secret professionnel dans ce cas, à dénoncer directement une famille, par peur de se fermer définitivement l'accès d'un milieu dont l'abord est déjà fort difficile. »

Plus loin, on peut lire : « Les personnes assistées et en particulier les milieux les plus déshérités ou les plus turbulents, n'accordent leur confiance et ne peuvent amorcer une évolution réfléchie, comprendre et accepter les conseils ou l'aide qui leur sont offerts que s'ils sont absolument sûrs que le médecin, que l'éducateur qui protège leur vie, que l'assistante sociale du secteur ne parlera pas, ne divulguera pas, quoi qu'il arrive, ce qui leur est confié, ce qu'on leur a permis de voir. Si l'une de ces personnes dénonce un cas particulier, elle perd la confiance du milieu. »

Où, cet enfant sera peut-être sauvé, mais aucun des autres qui viendront après lui. Ne regrettons pas chez certains le silence imposé par le secret professionnel car les portes difficilement ouvertes, au prix de ce silence, vont permettre, si le travailleur est socialement valable, beaucoup plus de sauvetages que dans le cas contraire.

Pour terminer, je vous lirai la conclusion d'un juriste qui assistait à cette table ronde :

« On mesure ici l'erreur redoutable qu'avec les meilleures intentions du monde commettent les auteurs d'un projet obligeant, dans de telles hypothèses, le praticien à dénoncer les familles. Les enfants maltraités n'ont vraiment pas besoin d'un tel pavé de l'ours. »

Voilà, mes chers collègues, ce que je tenais à vous dire au sujet de cette proposition de loi concernant l'enfance martyre. Mais je n'ai pas l'habitude de critiquer, de détruire sans proposer et sans essayer de reconstruire.

Le médecin ne peut et ne doit ni dénoncer, ni informer non seulement parce qu'il doit respecter le secret professionnel, mais encore, et surtout, parce que s'il informe, il ne sera plus jamais appelé dans le milieu dans lequel il aura trahi ce secret. Si j'ai déposé cette question préalable, c'est parce que cette loi sera plus nuisible qu'utile aux enfants martyrs.

Mais je veux aussi vous proposer, monsieur le garde des sceaux, en vue d'une meilleure et plus active prévention, d'instituer un dépistage par les services sociaux, notamment par les services scolaires, et de veiller à la rééducation des enfants. Permettez-moi de vous signaler qu'en Angleterre il existe un centre de recherches pour l'étude des enfants maltraités. Un texte que je ne veux pas vous lire affirme que l'on peut, en même temps, séparer très aisément les enfants de leur milieu familial et traiter les parents. C'est ce qu'on appelle le « maternage » et le « paternage ».

Voilà, mes chers collègues, ce que j'avais à vous dire. Je vous prie de m'excuser d'être intervenu si longuement. Si je l'ai fait, c'est parce que j'ai eu connaissance de documents qui m'ont été transmis par ceux qui ont participé à la table ronde sur l'enfance martyre. Je veux seulement préciser une fois de plus — et ce sera ma conclusion — que permettre aux médecins de dénoncer ou d'informer, c'est fermer définitivement à tout médecin la porte du milieu dans lequel il aura informé ou dénoncé.

Je vous demande donc de rejeter cette proposition de loi. Nous sommes très attentifs à tout ce qui peut être fait en faveur de cette enfance martyre. Mais il faut prévoir autre chose que de demander au médecin d'informer, ce qui, encore une fois, lui fermerait toutes les portes et ne lui permettrait plus de soigner ces enfants martyrs auxquels nous sommes particulièrement sensibles. (*Applaudissements à droite.*)

M. Jean Bertaud. Je demande la parole contre la question préalable.

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

M. Jean Bertaud. Le principal argument avancé par notre collègue, M. Henriot, laisserait supposer que, pratiquement, un seul médecin peut pénétrer dans un milieu familial. Or, en admettant qu'un médecin, qui dénonce des faits susceptibles de porter préjudice à un enfant, ne puisse pas retourner dans la famille, d'autres médecins doivent pouvoir y pénétrer.

Si tous les médecins s'entendent pour dénoncer des faits délictueux, de deux choses l'une : ou les familles intéressées ne feront plus appel à des médecins, et elles s'exposeront à des risques graves de toute nature ; ou elles seront bien obligées de passer par les médecins auxquels elles ont dû déjà faire appel.

Votre argument principal ne me semble donc pas probant. Si on poussait d'ailleurs le raisonnement plus loin, on pourrait en arriver à s'imaginer qu'il s'agirait alors plus d'une perte de clientèle que d'autre chose !

M. Jacques Henriot. Ah non !

M. Jean Bertaud. Je suis obligé d'en venir à cette conclusion.

M. Jacques Henriot. Je demande la parole.

M. le président. Le règlement m'interdit de vous la donner, monsieur Henriot.

Quel est l'avis de la commission ?

M. Paul Guillard, rapporteur. Mes chers collègues, nous sommes devant un problème très délicat pour lequel trois options sont possibles : celle de la commission de législation demande que les médecins soient tenus d'informer lorsqu'ils ont connaissance de sévices infligés à des enfants martyrs ; celle de M. le garde des sceaux reprend le texte issu des délibérations de l'Assemblée nationale et donne aux médecins la faculté d'informer ; celle de M. le docteur Henriot, interdit d'informer.

La situation est donc claire. Mandaté par la commission de la législation pour défendre le principe de l'obligation, j'ai écouté avec beaucoup d'attention l'exposé de M. le garde des sceaux et les précisions qu'il a apportées sur des problèmes qui restaient posés et dont nous discuterons tout à l'heure. Nous devons maintenant nous prononcer sur la question préalable.

Sensible à l'argumentation de notre éminent collègue, M. Henriot, je voudrais cependant faire deux observations.

Le suivre, c'est continuer cette aberration de notre législation actuelle selon laquelle les animaux domestiques sont pratiquement mieux protégés que les enfants contre les sévices et mauvais traitements. (*Applaudissements.*)

Le suivre, c'est laisser dans une terrible angoisse le médecin, qui vient avec toute sa compétence et son dévouement de soigner un pauvre gosse, à la pensée que, demain ou après-demain, l'homme ou la femme sous l'emprise de la colère ou de l'alcool continuera à martyriser l'innocent.

Quel cas de conscience alors que lui, médecin, pourrait très normalement, dans le cadre de la nouvelle loi, par une information facultative ou obligatoire — nous en débattons tout à l'heure — auprès de l'autorité médicale chargée de l'action sanitaire et sociale et de la protection infantile, faire cesser ce long martyr d'un enfant victime d'un père ou d'une mère alcoolique ou même d'un sadique !

Puis-je ajouter qu'il n'est pas interdit de penser que, dans bien des cas, la mère elle-même, terrorisée par son mari, doit souhaiter ardemment que les autorités, informées par le médecin, prennent les mesures qui s'imposent. C'est ce qu'a bien compris l'ordre national des médecins qui, à la suite d'une demande de M. le ministre chargé des affaires sociales et de la Chancellerie, dans une circulaire du 10 janvier 1968 adressée aux présidents et secrétaires généraux des conseils départementaux, a déclaré :

« Il est incontestable, dans le cas d'enfants martyrs, que la carence des voisins est constante. Dans des cas aussi douloureux, le médecin ne peut invoquer le secret professionnel pour ne pas dénoncer le coupable. Il doit protéger à son malade. »

L'Assemblée nationale l'a bien entendu ainsi puisque, à l'unanimité, elle a voté cette proposition de loi.

C'est pourquoi, au nom de la commission de législation, je vous demande, mes chers collègues, de repousser la question préalable. (*Applaudissements.*)

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

M. René Pleven, garde des sceaux. Le Gouvernement voudrait faire appel au docteur Henriot, à son cœur comme à sa raison, et l'inviter à retirer sa question préalable.

Je suis tout à fait persuadé, en effet, que le docteur Henriot a été emporté par sa conviction lorsqu'il a qualifié les arguments que j'ai développés de « coupage de cheveux en quatre ».

Cher docteur, je n'avais pas parlé droit. Je n'avais parlé que de la nécessité de concilier des obligations morales contradictoires et le rapporteur de la commission, avec une parfaite clarté, vient de montrer quel choix est offert au législateur.

La commission, qui a présenté un amendement dans ce sens, va vous proposer l'obligation, pour le médecin, d'informer. J'ai dit devant la commission et le Sénat, comme je l'avais déjà fait à l'Assemblée nationale où un amendement de même orientation avait été vigoureusement défendu, qu'il ne fallait pas aller aussi loin, qu'il fallait simplement donner au médecin la faculté d'informer. D'informer qui ? L'assistante sociale. D'informer qui encore ? L'autre médecin qui est chargé de l'action sanitaire et sociale dans le département. Vous les connaissez ; ils ne vont pas se précipiter à la police. Que feront-ils ? Ils feront des tournées plus fréquentes qui leur permettront peut-être de retirer à son milieu l'enfant qui souffre.

Si vous maintenez votre question préalable, c'est cela que vous voudriez voir interdit. (*M. Henriot fait un geste de dénégation.*) Vous savez que je me trouverai toujours auprès de vous lorsqu'il s'agira, comme vous le faites, de lutter contre l'alcoolisme ; mais il n'est pas raisonnable de paraître nous dire, en posant la question préalable, et je sais que ce n'est pas votre intention : « Ne vous occupez pas des enfants martyrs... »

M. Jacques Henriët. Je n'ai pas dit cela.

M. René Pleven, garde des sceaux. ... aussi longtemps que les problèmes sociaux que pose l'enfance n'auront pas été résolus. »

M. Jacques Henriët. Je tiens à protester contre l'interprétation de mes propos qui est faite par M. le garde des sceaux.

M. le président. Je ne puis vous donner la parole, monsieur Henriët ; je le regrette, mais le règlement est formel.

M. René Pleven, garde des sceaux. Je fais appel à votre courtoisie. Ne maintenez pas votre question préalable. Si, à la fin du débat, vous trouvez que le texte est dangereux, vous aurez le loisir de voter contre. Mais, à ce moment du débat, qu'on ne puisse pas dire que le Sénat a refusé, sur votre intervention, de discuter au fond d'un texte qui concerne l'enfance martyre. Ce n'est pas possible et il n'est pas possible que cela vienne de vous.

C'est pourquoi je vous demande de retirer votre question préalable.

M. Jacques Henriët. Je demande la parole pour répondre à M. le garde des sceaux.

M. le président. Je vous rappelle, monsieur Henriët, que le règlement est formel et restrictif : lorsqu'une question préalable est posée, seuls ont la parole un orateur pour, un orateur contre, la commission et le Gouvernement.

Un jour, à ce même fauteuil, j'ai cédé à une demande semblable à celle que vous formulez et j'ai donné la parole à un orateur pour répondre au Gouvernement. Il m'a été fait remarquer par des collègues que j'avais commis une erreur. J'ai consulté la jurisprudence du Sénat et j'ai constaté que j'avais effectivement commis une erreur.

Je suis donc désolé de ne pouvoir vous donner satisfaction, pas plus qu'à M. Schleiter qui désirerait prendre également la parole. Je ne peux que vous demander : maintenez-vous votre motion ?

M. François Schleiter. Je demande la parole pour un rappel au règlement.

M. le président. La parole est à M. Schleiter pour un rappel au règlement.

M. François Schleiter. Monsieur le président, c'est en tant que président de groupe que je me suis permis de vous demander la parole pour un rappel au règlement.

J'ai été sensible à l'appel de M. le garde des sceaux et la passion du rapporteur de la commission, membre de mon groupe, comme celle de mon collègue et ami, M. Henriët, ne m'ont pas échappé. Je ne veux pas retenir l'évocation faite par le président Bertaud, dans le cours d'une intervention amicale, de la notion de clientèle.

L'on sait de quel respect jouit en France le corps médical et l'on sait aussi qu'il ne s'agit pas ici d'une question de clientèle. (*Mouvements divers.*) Le secret professionnel est trop important.

M. le président. Veuillez en venir au règlement, monsieur Schleiter. (*Sourires.*)

M. François Schleiter. Je regrette...

M. le président. Moi aussi, mais c'est comme cela !

M. François Schleiter. ... que le règlement n'ait pas permis, en une pareille circonstance, à un membre de mon groupe de répondre à M. le garde des sceaux. Mais je suis persuadé que M. Henriët va retirer sa question préalable, pour simplifier le débat.

M. le président. Maintenez-vous votre motion, monsieur Henriët ?

M. Jacques Henriët. Je retire la motion en regrettant de n'avoir pas la possibilité de répondre aussi bien à M. Bertaud qu'à M. le garde des sceaux, qui a fort mal interprété mon intervention.

M. le président. La motion étant retirée, le débat continue et vous allez pouvoir, monsieur Henriët, ainsi que tous nos collègues qui le désireront, prendre la parole sur les articles et sur l'ensemble de la proposition de loi.

Nous passons donc à la discussion des articles.

Article 1^{er}.

M. le président. « Art. 1^{er}. — L'article 378 du code pénal est complété par l'alinéa suivant :

« Les mêmes personnes n'encourent pas les peines prévues à l'alinéa 1^{er} lorsqu'elles informent les autorités médicales ou administratives chargées des actions sanitaires et sociales des sévices ou privations sur la personne de mineurs de quinze ans et dont elles ont eu connaissance à l'occasion de l'exercice de leur profession ; citées en justice pour une affaire de sévices ou privations sur la personne de ces mineurs, elles sont libres

de fournir leur témoignage sans s'exposer à aucune peine. »

Par amendement n° 1, M. Paul Guillard, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le nouvel alinéa présenté pour compléter l'article 378 du code pénal :

« En outre, les mêmes personnes sont tenues d'informer les autorités médicales ou administratives chargées des actions sanitaires et sociales des sévices ou privations infligés à des mineurs de quinze ans, dont elles ont eu connaissance à l'occasion de l'exercice de leur profession ; citées en justice pour une affaire de sévices ou privations infligés à ces mineurs, elles sont libres de fournir leur témoignage sans s'exposer à aucune peine. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Paul Guillard, rapporteur. C'est le problème de fond qui est à nouveau posé.

Après discussion, la commission a estimé que dans un domaine aussi grave que celui des enfants maltraités, il est indispensable que les médecins, comme les autres citoyens, informent les autorités chaque fois que les sévices seront connus d'eux. Du reste, il n'est pas concevable qu'un médecin digne de ce nom ne se sente moralement obligé de révéler ce qu'il a appris du martyr d'un enfant ; pourquoi, dès lors, ne pas mettre le droit en accord avec cette morale ?

Tel est l'objet de notre amendement.

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

M. René Pleven, garde des sceaux. Le Gouvernement a déjà fait connaître son opinion en intervenant dans la discussion générale.

Nous sommes ici au cœur du débat et si j'osais, je demanderais à la commission si elle n'accepte pas de retirer son amendement. J'ai eu l'impression, en effet, que le rapporteur était ébranlé par l'argumentation que j'ai développée devant le Sénat.

Il faut faire confiance à la conscience du médecin. Dans certains cas, il tranchera par l'affirmative ; dans d'autres, par la négative. Nous devons lui faire confiance, mais il convient aussi — et c'est là l'intérêt du texte — de le relever de l'interdiction qui l'empêche actuellement, même lorsque sa conscience est révoltée, d'informer un autre médecin, chargé d'une responsabilité dans le domaine de l'action sanitaire et sociale, de ce qu'il a constaté.

Je suis persuadé qu'en voulant aller plus loin nous risquons — je le répète au rapporteur — de voir les députés déposer de nouveaux amendements allant peut-être dans le sens préconisé par M. Henriët.

Aussi, je crois qu'il convient de saisir l'occasion de régler ce problème avec mesure, comme le permet le texte de l'Assemblée nationale.

M. le président. L'amendement de la commission est-il maintenu ?

M. Paul Guillard, rapporteur. Rapporteur de la commission, je ne peux trahir la mission qui m'a été confiée, mais dans un domaine aussi délicat, alors que nous poursuivons tous le même but, à savoir la disparition d'un fléau social, j'avoue, monsieur le garde des sceaux, que personnellement, je suis très sensible à votre argumentation.

Dans ces conditions, bien que je maintienne mon amendement, je m'en remets à la sagesse du Sénat.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 1, repoussé par le Gouvernement et pour lequel M. le rapporteur vient de déclarer qu'il s'en remettait à la sagesse du Sénat.

(*L'amendement n'est pas adopté.*)

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

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(*L'article 1^{er} est adopté.*)

Article 2.

M. le président. « Art. 2. — Il est inséré entre le premier et le deuxième alinéa de l'article 62 du code pénal un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Sera puni des mêmes peines celui qui, ayant connaissance des sévices ou privations infligés à des mineurs de quinze ans, n'en aura pas, dans les circonstances définies à l'alinéa précédent, informé les autorités administratives chargées des actions sanitaires et sociales. »

Par amendement n° 2, M. Paul Guillard, au nom de la commission, propose, dans le nouvel alinéa présenté pour l'article 62 du code pénal, après les mots : « les autorités », d'insérer les mots : « médicales ou ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Paul Guillard, rapporteur. Monsieur le président, mes chers collègues, il s'agit d'un amendement d'harmonisation des textes ; il est donc mineur.

Ainsi que l'a souhaité tout à l'heure M. le garde des sceaux, du fait que le Sénat n'a pas adopté l'amendement portant sur l'article 1^{er}, je pense qu'il est inutile de maintenir celui-ci ; nous éviterons de la sorte une navette.

M. le président. L'amendement n° 2 est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(L'article 2 est adopté.)

M. le président. Avant de mettre aux voix l'ensemble de la proposition de loi, je donne la parole M. Henriët, pour explication de vote.

M. Jacques Henriët. Je voudrais me permettre de répondre à la critique faite tout à l'heure par M. Bertaud en déclarant que je le considère comme admissible.

Je voudrais me permettre également de dire à M. le garde des sceaux que j'ai l'impression de m'être mal exprimé à la tribune du Sénat. Je puis, en effet, lui affirmer que je suis aussi sensible que quiconque au sort de l'enfance martyre et que je désire voir mettre un terme à ce fléau.

Le fait qu'un médecin puisse informer lui fermera définitivement les portes de la maison ; voilà ce que je crains. Par conséquent, monsieur le ministre, j'ai essayé de faire encore plus, je peux dire encore mieux que ce que va permettre la proposition de loi.

C'est la raison pour laquelle je la voterai, bien sûr, en souhaitant que ces dispositions puissent être ultérieurement améliorées.

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

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

(La proposition de loi est adoptée.)

— 11 —

CONVENTION FISCALE AVEC LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant la ratification de l'avenant à la convention du 1^{er} avril 1958 entre la France et le grand-duché de Luxembourg tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative réciproque en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, signé à Paris le 8 septembre 1970, complété par un échange de lettres du 8 septembre 1970. [N°s 238 et 283 (1970-1971).]

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

M. Georges Portmann, rapporteur de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Mesdames, messieurs, les relations fiscales entre la France et le Luxembourg sont actuellement régies par la convention du 1^{er} avril 1958.

Depuis cette date, des changements importants sont intervenus dans notre législation à la suite de la loi du 12 juillet 1965 portant réforme du régime d'imposition des bénéfices des entreprises et des revenus de capitaux mobiliers. Les dividendes distribués par des sociétés françaises à des personnes domiciliées en France ouvrent droit désormais à un avoir fiscal d'un montant égal à la moitié des sommes distribuées. Mais les dividendes versés à des personnes non domiciliées en France restent soumis à une retenue de 25 p. 100.

Le Gouvernement a accepté d'étendre le bénéfice de l'avoir fiscal aux résidents étrangers, par la voie d'accords négociés, afin de favoriser la coopération économique internationale.

C'est dans cette optique qu'a été signé l'avenant du 8 septembre 1970, qui a permis également de procéder à quelques adaptations nécessaires, notamment pour mettre l'accord de 1958 en harmonie avec le projet de convention type élaboré par le comité fiscal de l'O. C. D. E. et publié en 1963.

L'article 3, modifiant l'article 8 de la convention, prévoit que les dividendes versés par une société française qui donneraient lieu à un avoir fiscal au bénéfice d'un résident français ouvriront droit au paiement d'un avoir fiscal d'égal montant — 50 p. 100 des sommes distribuées — s'ils sont versés à un résident luxembourgeois.

La retenue à la source française s'appliquera au total formé par le dividende et l'avoir fiscal mais sera réduite au taux de 15 p. 100.

Ainsi, pour un dividende de 100 francs, l'avoir fiscal étant de 50 francs, la retenue sera de 22,50 — 15 p. 100 de 150 francs. L'avoir fiscal effectivement transféré au Luxembourg sera donc de 27,50 francs. L'actionnaire d'une société française, résident

luxembourgeois, recevra donc 127,50 francs au lieu de 175 francs — 100 moins 25 — actuellement.

Toutefois, cet avantage ne sera pas valable pour les bénéficiaires apparents de revenus dont le véritable bénéficiaire n'est pas résident du même Etat. D'autre part, un échange de lettres joint à l'avenant reconnaît que se trouvent exclues du champ d'application de la convention les sociétés holding, au sens de la législation luxembourgeoise, et les personnes domiciliées en France à raison des revenus qu'elles tirent de ces sociétés.

Le transfert de l'avoir fiscal ne sera pas applicable aux sociétés luxembourgeoises, bénéficiant de dividendes de source française, possédant une participation de 25 p. 100 au moins du capital de la société distributrice. Dans ce cas, en effet, existe déjà, au Luxembourg, un privilège fiscal important. Mais les sociétés luxembourgeoises pourront obtenir le remboursement du précompte afférent au dividende reçu, sous déduction de la retenue à la source qui est fixée à 5 p. 100 pour les produits de participation.

En contrepartie, le Luxembourg maintiendra à 15 p. 100 le taux de sa retenue exigible sur les dividendes de source luxembourgeoise versés à des résidents français, ce taux étant réduit à 5 p. 100 à l'égard des sociétés françaises possédant au moins 25 p. 100 du capital de la société distributrice.

L'article 7 de la convention est également modifié pour maintenir sur la base d'un taux réduit à 5 p. 100 l'impôt de distribution exigible des sociétés luxembourgeoises possédant un établissement stable en France. Cette disposition assure une égalité de traitement entre les succursales et les filiales françaises de sociétés luxembourgeoises.

Trois aménagements subsidiaires sont également prévus.

D'abord, le régime d'imposition des intérêts est sensiblement modifié. L'article 4 de l'avenant prévoit toujours, comme dans la convention de 1958, que les intérêts provenant d'un Etat contractant et versés à un résident de l'autre Etat sont imposables dans cet autre Etat. Mais, ces mêmes produits pourront désormais être imposés dans l'Etat contractant d'où ils proviennent dans la limite du taux de 10 p. 100, ce taux étant cependant porté à 12 p. 100 pour les intérêts des obligations émises en France avant le 1^{er} janvier 1965. L'impôt ainsi prélevé à la source sera imputé sur l'impôt exigible dans l'autre Etat à raison de ces mêmes revenus et dans cette limite.

Ensuite, les redevances versées au titre de la propriété industrielle, artistique ou littéraire seront exclusivement imposables dans l'Etat de résidence du bénéficiaire, sans retenue à la source dans l'autre Etat. Cette dernière disposition ne peut qu'être favorable au Trésor français en raison de l'orientation des échanges franco-luxembourgeois dans ce domaine.

Enfin, les rémunérations des travailleurs frontaliers seront, en règle générale, comme celles des autres travailleurs dépendants, imposables au lieu où s'exerce l'activité professionnelle génératrice des revenus. Cet aménagement est justifié par l'exiguïté du territoire luxembourgeois, qui aboutit à fausser à l'égard du grand-duché la notion de zone frontalière.

L'avenant entrera en vigueur dès l'échange des instruments de ratification et sera applicable aux dividendes mis en paiement à partir du 1^{er} janvier de l'année suivante.

Le texte soumis à vos délibérations répond à une triple préoccupation : instituer une égalité fiscale entre les actionnaires des sociétés françaises domiciliées en France ou au Luxembourg, éviter que les avantages inhérents au système fiscal français ne profitent abusivement à des personnes se trouvant en situation irrégulière et attirer les capitaux étrangers en France.

Dans cette dernière optique ont été déjà conclus et ratifiés des avenants identiques avec l'Allemagne et la Suisse. Des dispositions analogues ont été directement insérées dans les conventions fiscales générales signées avec les Etats-Unis, la Grande-Bretagne, la Belgique et la Suède. Des négociations ont été engagées, dans le même but, avec les Pays-Bas, l'Italie, le Canada, l'Espagne, le Portugal, la Finlande et l'Autriche. Des accords similaires sont envisagés avec les Etats d'Afrique francophone.

Mais nous devons attirer l'attention du Gouvernement à la suite d'une remarque de M. Armengaud à la commission des finances du Sénat sur l'excessive complexité des formalités administratives qui diminue considérablement la valeur psychologique de ces mesures, en décourageant trop souvent les étrangers d'investir en France.

L'importance et la fécondité des relations entre Luxembourgeois et Français rendent néanmoins particulièrement souhaitable l'élimination de tous les obstacles, notamment fiscaux, susceptibles de les entraver.

Aussi, votre commission des finances vous recommande-t-elle l'adoption du projet de loi qui vous est soumis. (Applaudissements.)

M. le président. La parole est à M. le garde des sceaux.

M. René Pleven, garde des sceaux, ministre de la justice. Votre rapporteur a parfaitement expliqué cette convention qui est très technique. Pourquoi faut-il que de temps à autre il y ait un avenant aux conventions fiscales ?

C'est que les rapports fiscaux entre Etats doivent naturellement tenir compte des changements introduits dans la législation intérieure de chaque Etat.

La convention qui régissait nos rapports fiscaux avec le Grand-Duché de Luxembourg datait de 1958. Or c'est en 1965, par la loi du 12 juillet, que le régime d'imposition des bénéfices des entreprises et le régime d'imposition des actionnaires des sociétés a été en France, profondément remanié et a introduit l'avoir fiscal. Il était donc nécessaire qu'un avenant tienne compte de cela.

De plus, la coopération économique franco-luxembourgeoise n'a cessé de se développer. Comme vous le savez, de très nombreux travailleurs frontaliers vont dans les entreprises de l'un et l'autre pays. Il y a lieu aussi de tenir compte de la nécessité d'établir un régime qui mette à égalité complète les actionnaires étrangers et les actionnaires français d'entreprises françaises.

Voilà l'origine de l'avenant. Je ne reviens pas sur le dispositif que le président Portmann a fort bien analysé et je demande au Sénat de ratifier cet avenant.

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion de l'article unique.

« Article unique. — Est autorisée la ratification de l'avenant à la convention du 1^{er} avril 1958 entre la France et le Grand-Duché de Luxembourg tendant à éviter les doubles impositions et à établir des règles d'assistance administrative réciproque en matière d'impôts sur le revenu et sur la fortune, signé à Paris le 8 septembre 1970, complété par un échange de lettres du 8 septembre 1970 et dont le texte est annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

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

(Le projet de loi est adopté.)

— 12 —

INSTITUTION D'UN VERSEMENT A LA CHARGE DE CERTAINS EMPLOYEURS DE LA REGION PARISIENNE

Adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'institution d'un versement à la charge de certains employeurs dans la région parisienne [n° 268 et 280 (1970-1971).]

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

M. Auguste Pinton, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le projet de loi qui nous a été transmis par l'Assemblée nationale tend à assujettir certains employeurs à un versement. Titre, on le reconnaîtra singulier, au premier abord.

Chargé par notre commission des affaires économiques de rapporter ce projet, je dois vous avouer que mon premier mouvement, après avoir pris connaissance de ses dispositions générales, a été de vous demander de le rejeter par la voie d'une question préalable, aussi bien pour des motifs de fond que de forme.

D'abord, nous nous expliquons mal qu'un texte de cette importance, puisqu'il aboutit, pour les entreprises de la ville de Paris et des départements limitrophes, à un prélèvement de 750 millions de francs, nous ait été présenté sans qu'il nous soit possible — pas plus à l'Assemblée nationale qu'au Sénat, et je dirai même moins encore à l'Assemblée nationale qu'au Sénat — de procéder à un examen un peu approfondi.

Ensuite, dans un projet de cette importance, il semblerait de quelque intérêt qu'on puisse connaître l'avis du district de Paris, l'avis du syndicat des transports en commun de la région parisienne, l'avis du conseil de Paris et enfin celui des organisations professionnelles auxquelles on demande, avec une certaine brusquerie, d'ajouter une charge importante à leurs frais généraux. J'ignore si ces avis ont été sollicités, toujours est-il qu'ils ne nous ont pas été communiqués. S'ils n'ont pas été recueillis, je suppose qu'il n'est pas particulièrement impertinent d'en demander la raison au Gouvernement.

Les mesures qui nous sont proposées m'apparaissent, à la première lecture, à la fois difficilement acceptables, et en tout

cas inéquitables et elles ne me semblent pas de nature à régler ni le problème de la gestion ni celui du financement des transports en commun de la région parisienne, et moins encore, s'il est possible, celui des investissements inévitablement nécessaires dans un très proche avenir.

D'abord, je suis surpris qu'une catégorie limitée de citoyens puisse être tenue pour responsable, en quelque sorte, du déficit d'entreprises publiques, en l'espèce la Société nationale des chemins de fer français et la Régie autonome des transports parisiens, et qu'elle se voit contrainte d'en assurer l'équilibre financier sans pour autant posséder aucun moyen d'action sur leur gestion et sur leur politique tarifaire.

D'autre part, et ceci est peut-être encore plus inattendu, le Gouvernement, qui a manifesté si longuement son hostilité et son opposition formelle au principe des ressources affectées, tend maintenant à généraliser le système en créant, si j'ose dire — ce ne sera sans doute pas leur avis — des contribuables privilégiés.

Au demeurant, si on raisonne de cette façon, pourquoi ne pas instituer une taxe — ou un « versement », puisque vous choisissez cet euphémisme — en vue de combler le déficit des postes ? Car si les télécommunications, elles, sont très largement équilibrées, il n'en est pas de même du service postal. Pourquoi donc ne pas prévoir, en vue de remédier à cette insuffisance, une taxe sur les entreprises commerciales et industrielles, puisque, de toute évidence, ce sont les principaux expéditeurs de courrier ?

Dans ce cas particulier, la méthode apparaît d'autant plus critiquable qu'il est au moins excessif de rendre les employeurs responsables du déficit des transports en commun de la région parisienne alors que, selon les chiffres qui émanent des services autorisés, les déplacements domicile-travail par le moyen de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. ne représentent qu'un peu plus du tiers des déplacements des usagers entre leur domicile et le lieu de leur travail. Et n'oublions pas que les cartes de travail sont délivrées sans aucun contrôle ni limitation à tous les usagers, qu'ils soient salariés ou non. Je reconnais que peu de présidents directeurs généraux utilisent le métro. C'est dommage, car leurs entreprises verseraient une contribution pour le transport de leurs dirigeants. (Sourires.)

Par ailleurs, la R. A. T. P., en ce qui la concerne, paiera-t-elle la taxe pour ses employés ? Dans l'affirmative, je n'ai rien à ajouter ; dans la négative, je serai naturellement amené à vous demander si les transporteurs privés, assurant un service public de transport de voyageurs, en seront aussi exonérés. Il est bien évident que ce qui est vrai pour les uns doit l'être pour les autres.

Rappelons aussi que lesdits employeurs paient déjà, dans la région parisienne, une prime de transport qui serait équivalente à ce qu'on appelle le « déficit social » des transports parisiens. J'ajoute que beaucoup moins de la moitié des travailleurs utilisent les transports en commun, soit qu'ils n'en aient pas besoin, soit qu'ils utilisent des moyens personnels, notamment lorsqu'il s'agit de transport entre la banlieue-domicile et la banlieue-lieu de travail.

Par conséquent, puisque l'aide aux usagers devant se déplacer pour leur travail est une mesure sociale, on peut supposer que le relèvement corrélatif de la prime actuelle de transport et l'établissement de tarifs réels, j'allais presque dire « honnêtes », aurait au moins le mérite de la logique. Nous n'en sommes pas là avec ce texte.

On notera également le caractère artificiel et contestable de l'exemption dont bénéficient les employeurs installés en dehors de la petite couronne parisienne, alors que leurs employés utilisent la S. N. C. F.-banlieue, dont le déficit social excède celui de la R. A. T. P.

Une seconde critique du projet peut être faite et je crains que ce ne soit la principale : c'est qu'aucune ébauche de solution au problème des transports en commun de la région parisienne n'est apportée.

Le Gouvernement, par la voix de M. le Premier ministre, a annoncé à l'Assemblée nationale des projets concernant toute une série de mesures destinées à un aménagement de ces transports, à la fois dans le sens d'une amélioration de la gestion et de la commodité des usagers. Nous enregistrons ces promesses ; nous en avons d'ailleurs l'habitude. Il ne nous reste plus qu'à nous armer de patience afin d'attendre le début de leur réalisation.

M. le ministre des transports a déclaré à l'Assemblée nationale :

« Le Premier ministre a indiqué de façon percutante la place tenue par ce projet dans le dispositif d'ensemble destiné à favoriser les transports collectifs dans la région parisienne. » J'admets volontiers que l'un et l'autre ont un sens aigu de l'humour et je les en félicite. Mais je ne vois pas, et la commission n'a pas vu davantage que son modeste rapporteur en quoi ce texte apporte la moindre ébauche de réorganisation. Il n'est

rien de plus qu'un ballon d'oxygène momentané ; il ne facilite en rien la recherche d'un véritable effort en vue d'assurer une gestion financière saine.

Sans entrer dans le détail des mesures effectives que la commission aurait pu rechercher si la possibilité d'une étude raisonnable lui avait été laissée, on peut, en tout cas, noter, pour une large part, l'absence d'un véritable organe de contrôle doté de moyens suffisants et indépendants du pouvoir central tel qu'il en existe dans toutes les grandes villes de province.

A ce propos, vous voudrez bien admettre qu'en ma qualité de représentant d'une grande ville, j'ai quelque mérite à ne pas souscrire d'emblée aux mesures proposées par le Gouvernement, puisque le résultat en sera de réduire la participation de l'Etat et, à travers lui, des contribuables de province au déficit d'une entreprise qui bénéficie aux seuls Parisiens.

Outre qu'il n'est pas de bonne politique d'opposer Paris au reste de la France, j'estime que la seule formule valable pour les transports parisiens est de rechercher les moyens d'équilibrer leur budget, en réduisant au plus juste leurs dépenses et en vendant leurs billets au prix de revient réel, quitte à se faire rembourser par la collectivité locale bénéficiaire ou par l'Etat des pertes de recettes résultant de servitudes particulières.

C'est d'ailleurs, je le note en passant, la position, théorique beaucoup plus que réelle, qui a été adoptée par le Gouvernement à l'égard de la S. N. C. F. Cependant, si le déficit de la S. N. C. F. reste considérable malgré les mesures inventées pour le dissimuler, au moins peut-elle justifier d'un effort poursuivi depuis bientôt vingt ans pour rationaliser constamment son trafic et réduire en conséquence les effectifs de son personnel. Au contraire, en ce qui concerne la R. A. T. P., nous assistons à une hausse, parallèle et du déficit et du nombre d'emplois.

Par conséquent, loin de proposer des solutions allant dans le sens que nous pourrions souhaiter, le projet de loi apparaît comme un palliatif et un texte de circonstance, dans la mesure où il se borne à constater l'existence d'un déficit important, 1.400 millions de francs, et à établir implicitement une différence entre l'insuffisance des recettes résultant de l'application des tarifs sociaux, c'est-à-dire des cartes hebdomadaires de travail, et l'insuffisance tenant au niveau trop bas des autres tarifs.

En effet, le Gouvernement souhaite, au moins dans l'immédiat, maintenir les cartes hebdomadaires de travail à leur prix, 5,60 francs. Le déficit qui en résultera en 1972 est estimé à 750 millions de francs et c'est la somme qui est demandée aux employeurs de Paris et de la petite couronne de la capitale.

Par conséquent, contrairement aux illusions qui ont pu présider au vote de certain amendement par l'Assemblée nationale, nous ne trouvons rien dans ce projet en ce qui concerne la seule justification qui eût sans doute été admissible, c'est-à-dire l'affectation des recettes nouvelles au renouvellement, aux investissements et à l'amélioration de l'ensemble des transports en commun.

Quant aux mécanismes prévus, disons qu'ils sont au moins compliqués. En effet, pour des raisons d'ordre comptable — que nous ne récusons pas parce qu'il semble bien ne pas y en avoir d'autre — les sommes demandées aux employeurs seront collectées par les services de la sécurité sociale, qui les verseront au syndicat des transports parisiens, lequel en assurera la répartition entre la Société nationale des chemins de fer français, la Régie autonome des transports parisiens et, éventuellement, les autres transporteurs assurant un service public, après avoir rémunéré les services rendus et remboursé les employeurs assurant le transport de leurs employés ou implantés dans le périmètre des villes nouvelles.

On imagine assez aisément que les choses n'iront pas toutes seules et qu'il en résultera des difficultés et des contestations nombreuses.

Au surplus, appeler « versement » ce que les intéressés appelleront « taxe », non sans quelque bon sens, il faut bien le reconnaître, donne au projet un caractère ambigu.

Sans doute serez-vous étonnés qu'en dépit de telles critiques votre commission vous demande — et elle s'y est résignée — l'adoption du projet de loi. Cette décision résulte d'abord de l'impossibilité où elle s'est trouvée, compte tenu du temps dont elle disposait pour rassembler les données complètes qui auraient été nécessaires, de mettre au point un texte nouveau. J'ajoute que certains collègues ont été sensibles, plus que moi-même, au fait que ce texte, en dépit de son caractère improvisé, présentait l'avantage d'alléger quelque peu, mais en réalité de façon assez minime, la part du déficit des transports parisiens supportée par la province au titre du budget de l'Etat.

M. Pierre Brousse. Part scandaleuse !

M. Auguste Pinton, rapporteur. Je dois noter que le projet de loi présente tout de même l'avantage — le seul sérieux et valable, mais dont on parle le moins — d'être un élément positif

de l'aménagement du territoire, puisqu'il incite dans une certaine mesure les industries à quitter Paris et sa périphérie pour des zones un peu plus excentrées.

Peut-être trouverez-vous que je soutiens le projet à peu près comme une corde soutient un pendu (*Sourires.*), mais la commission des affaires économiques et du Plan estime que le moindre mal est probablement d'accepter le projet qui nous est présenté, sous réserve de l'adoption des amendements qui seront discutés tout à l'heure. (*Applaudissements.*)

M. le président. Je dois indiquer dès maintenant au Sénat que j'ai été saisi, par M. Billiemaz, d'une motion tendant à opposer la question préalable. L'auteur a demandé la discussion de cette motion, comme le règlement l'y autorise, immédiatement après l'audition de la commission et du Gouvernement.

Je donne donc la parole à M. le ministre des transports.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, je remercie l'honorable rapporteur des explications qu'il a bien voulu donner en ce qui concerne le projet déposé par le Gouvernement, voté en première lecture par l'Assemblée nationale.

Allant un peu plus loin que lui, mais ne m'engageant pas sur le terrain sur lequel il s'est lui-même placé, je souhaiterais pouvoir convaincre votre assemblée des mérites particuliers de ce texte, même s'il peut apparaître que, sur tel ou tel point, il n'est pas susceptible de rencontrer votre acquiescement.

Tout d'abord, me plaçant dans le sillage du Premier ministre lui-même, qui a ouvert le débat devant l'Assemblée nationale, j'indiquerai au Sénat que le Gouvernement a manifesté sa volonté d'accorder une priorité particulière à l'un des problèmes qui touchent le plus directement aux conditions de vie des Français, celui des transports, notamment dans la région parisienne et dans les grandes agglomérations provinciales.

Le projet de loi recoupe le problème général des transports et vise, d'une part, à les améliorer, d'autre part, à mieux en répartir la charge. Améliorer les transports implique que l'on dépense davantage en leur faveur. En désengageant partiellement l'Etat et les collectivités locales en matière d'exploitation, le projet permet un développement exceptionnel de l'effort de l'Etat en matière d'investissement pour la période couverte par le VI^e Plan, puisque les engagements de dépenses qui ont d'ores et déjà été pris devront accroître le montant annuel de 120 p. 100 en ce qui concerne l'extension des réseaux, tant de voirie urbaine que de transports collectifs.

Je me dois d'indiquer au Sénat à quels projets très précis s'appliquera cet effort d'investissement, dont j'ose affirmer qu'il est vraiment sans précédent, d'où une énumération que votre assemblée jugera peut-être fastidieuse. Cependant, ce faisant, je crois répondre à la demande du rapporteur et, sans doute, au désir du Sénat d'être complètement informé.

En ce qui concerne la voirie urbaine, l'effort portera principalement sur les autoroutes radiales qui permettront la desserte des villes nouvelles et sur la construction de rocade qui faciliteront les déplacements de banlieue à banlieue. Sous cette rubrique, un certain nombre d'opérations ont été décidées, dont certaines d'ailleurs sont déjà engagées.

Pour les transports en commun eux-mêmes, trois programmes majeurs seront poursuivis parallèlement : d'abord l'amélioration de la capacité et du confort sur les réseaux ferrés, ensuite l'accroissement de la productivité dans les entreprises de transport par le développement de l'automatisation, enfin la réalisation d'infrastructures nouvelles en ce qui concerne tant la S. N. C. F.-banlieue que le réseau express régional et le métro.

Le tronçon central du R. E. R. sera achevé à la fin du VI^e Plan, et, en exécution d'une décision récente, il comportera à la gare de Lyon une gare commune R. E. R.-S. N. C. F.-banlieue qui facilitera et accélérera les correspondances et rendra possible l'interconnexion ultérieure des réseaux de la S. N. C. F. et du R. E. R.

Toujours dans le domaine des infrastructures nouvelles, seront réalisées la desserte ferrée des villes nouvelles d'Evry, de Cergy, de Saint-Quentin-les-Yvelines, de la vallée de la Marne, la liaison Invalides-Orsay, l'amélioration de la capacité de la diffusion dans Paris de la ligne de Sceaux jusqu'au Châtelet, le lancement de trois lignes du métro dans la proche banlieue dont le choix sera fonction des études en cours.

Pour être plus précis, j'indiquerai que, par priorité, le Gouvernement a établi un plan de trois ans à réaliser sur les années 1971, 1972 et 1973 et qui va comporter : en novembre prochain, la mise en service de la section Etoile-Auber du R. E. R. ; en avril 1972, le prolongement de la ligne n° 8 du métro depuis Maisons-Alfort jusqu'au carrefour de l'Echat, étant entendu qu'en 1974, cette ligne sera prolongée jusqu'à Créteil ; en décembre 1972, sera réalisée à son tour la section Défense-Saint-Germain du R. E. R. ; en 1973, la ligne n° 13 sera prolongée jusqu'à Miromesnil et enfin sera réalisée la section Grigny-I et II de l'antenne ferrée assurant la desserte d'Evry avant la fin de 1973.

Dépenser plus, comme je l'ai indiqué, signifie aussi l'amélioration des conditions de transport pour diminuer, autant que faire se peut, la fatigue des usagers. A cet effet, toujours dans le cadre du VI^e Plan et d'abord dans ce programme prioritaire de trois années, seront offerts des capacités de transport accrues et un plus grand confort dans les stations.

Sur la période 1971-1973, la capacité de transport du réseau métropolitain sera accrue dans des proportions d'environ 15 p. 100. De quelle manière ? Par la mise en service de matériel moderne, qui sera achevée sur la ligne n° 3 et entièrement réalisée sur la ligne n° 7 ; par la mise en service de ce même matériel moderne sur une autre ligne, qui sera la ligne n° 8 ou n° 6, le choix entre ces deux lignes n'étant pas encore décidé.

Avec la généralisation de la commande centralisée avant la fin de 1972, les échanges de matériel entre lignes permettront d'accroître la cadence de passage des rames en réduisant les temps de stationnement. Ensuite, l'expérience déjà faite sur la ligne n° 7, dite des « départs programmés », sera étendue dès cette année aux lignes n° 9 et n° 12. En 1972, elle sera étendue aux lignes n° 1, 2, 3, 4 et 6 et, en 1973, aux lignes n° 5 et 13.

Le pilotage automatique, qui est déjà réalisé sur les lignes n° 11 et 4, sera appliqué dès cette année à la ligne n° 1, en 1972 à la ligne n° 3 et à la ligne n° 7 en 1973.

En ce qui concerne la S.N.C.F.-banlieue, la capacité offerte aux heures de pointe sera accrue dans les mêmes proportions. J'indique à cet égard que l'effort est déjà entrepris puisque depuis le 23 mai dernier, depuis la mise en service du programme dit d'été, 112 trains supplémentaires ont été mis en service sur l'ensemble des lignes de la banlieue parisienne.

Accroître les capacités de transport est sans doute nécessaire, mais cela n'est pas suffisant et c'est pourquoi l'effort d'investissement s'appliquera à la réalisation d'un plus grand confort dans les stations. Je rappelle à cet égard au Sénat qu'en 1970 le réseau ferré de la Régie comportait 134 escaliers mécaniques répartis dans différentes stations. A la fin de 1972, lorsque la branche ouest du réseau express régional aura été mise en service, 165 escaliers mécaniques supplémentaires auront été installés et, toujours pour la période de trois ans, 47 escaliers mécaniques nouveaux seront mis en service sur le réseau métropolitain. Enfin, sur le réseau de la S.N.C.F.-banlieue, il est prévu la mise en service pour 1972 de vingt escaliers mécaniques à Paris-Saint-Lazare, Paris-Est et Paris-Nord et, pour 1973, de deux à Versailles-Chantiers.

L'ensemble de ce programme, dont j'ai le droit de dire que par son importance il dépasse tout ce qui a été réalisé jusqu'à présent, va représenter au cours du VI^e Plan un effort d'investissement, toutes sources de financement confondues, de 7.700 millions de francs, alors qu'au cours du V^e Plan les investissements effectivement engagés auront entraîné une dépense de cinq milliards de francs, valeur 1970.

C'est donc un effort accru de plus de 50 p. 100 qui sera entrepris dans le domaine des investissements en faveur des seuls transports collectifs de la région parisienne.

L'amélioration des transports en commun ne se fera pleinement sentir que si dans le même temps est menée une vigoureuse action sur l'environnement. Dans ce domaine, les mesures à prendre pour la région parisienne ne diffèrent pas au fond de celles qui ont déjà été appliquées pour l'ensemble des agglomérations d'une certaine importance.

Il s'agit, après l'avoir défini, de faire en sorte que soit mis en œuvre un plan de circulation tirant le meilleur parti de tout ce qui existe et prévoyant notamment l'extension des couloirs réservés aux autobus, l'interdiction de stationner sur certaines artères, la définition d'un réseau de voies prioritaires, la réservation de certaines voies aux transports collectifs et aux piétons, l'institution d'un stationnement payant dans certaines zones et l'aménagement de parcs de stationnement.

Si j'ai énuméré ces mesures, ce n'est pas pour souligner qu'elles ne relèvent pas — ce que je peux regretter personnellement — de la compétence, ou qu'en tout cas elles n'entrent pas dans les attributions du Gouvernement ; elles concernent essentiellement, pour ce qui est de Paris et sa banlieue, le conseil de Paris et les collectivités locales. Mais le Gouvernement insiste, naturellement, pour que, aussi rapidement que possible, de telles mesures soient mises en œuvre. Il compte pour ce faire sur la sagesse et le bon sens des assemblées qui auront compétence pour en discuter dans un avenir que je crois très proche.

Voilà indiqué l'ensemble de l'effort que nous nous proposons de faire dans le courant du VI^e Plan et plus particulièrement au cours de ses trois premières années : 1971, 1972, 1973.

J'ai dit que pour résoudre le délicat problème des transports collectifs de la région parisienne il fallait dépenser davantage — c'est ce que nous allons faire — mais qu'il fallait aussi dépenser mieux. Qu'est-ce que cela signifie et comment agir ?

Cela signifie qu'il faut mettre un terme aussi rapidement que possible à l'inextricable enchevêtrement des autorités qui ont compétence pour traiter les problèmes de transport et de cir-

culatation dans la région parisienne. J'en ai fait le compte et, si je ne me suis pas trompé, quinze instances sont actuellement concernées par ces problèmes. Chacune de ces instances, à tour de rôle, a vocation et compétence pour prendre des décisions dans ce domaine. Je n'ai pas besoin de souligner devant votre assemblée qu'un tel état de chose entraîne une dilution des responsabilités, rend impossibles les coordinations qui s'imposent et explique largement les raisons pour lesquelles, jusqu'à ce jour, les solutions n'ont pas pu être apportées au problème des transports collectifs dans la région parisienne.

C'est pourquoi, ainsi que M. le Premier ministre l'a annoncé devant l'Assemblée nationale, je confirme devant le Sénat que le Gouvernement prépare un projet de loi tendant à instituer pour la région parisienne une autorité unique qui regroupera la conception et l'exécution des problèmes de transports et de circulation et que, après les nécessaires concertations auxquelles nous sommes en train de procéder, le Parlement sera saisi, sans doute dès le début de sa session d'automne, d'un projet de loi dans ce sens.

Le premier objectif du Gouvernement étant ainsi fixé, mieux, les voies et les moyens pour atteindre cet objectif ayant été énumérés d'une manière aussi complète que possible, il s'agit d'examiner maintenant le deuxième objectif que nous nous proposons d'atteindre, qui est de mieux répartir la charge des systèmes de transport entre Paris et la province, entre les employeurs et les employés, selon l'expression dont s'est servi récemment le Premier ministre.

Chacun d'entre vous connaît la situation actuelle des entreprises publiques de transport collectif de la région parisienne, plus spécialement de la Régie autonome des transports parisiens. Je rappelle un chiffre : l'année dernière, le déficit du budget d'exploitation des entreprises publiques de transports — R. A. T. P. et S.N.C.F.-banlieue — a atteint la somme de 1.395.000 millions de francs, dont 70 p. 100, selon la clé de répartition, sont supportés par l'Etat et 30 p. 100 par les collectivités locales de la région parisienne.

M. André Dulin. Et par l'ensemble des citoyens.

M. Jean Chamant, ministre des transports. L'ensemble des citoyens, bien sûr.

M. André Dulin. Donc pas seulement par les Parisiens. (*Mouvements divers sur les travées de l'union des démocrates pour la République.*)

M. Jean Chamant, ministre des transports. C'est la raison pour laquelle le Gouvernement propose de demander aux employeurs qui bénéficient de l'existence des réseaux de transport de participer à une partie de ces charges.

Un autre motif a guidé le Gouvernement dans la rédaction du projet de loi soumis à votre délibération. Dans l'éventualité d'une hausse des tarifs des transports, qui interviendrait probablement au cours de l'été, et pas seulement pour répondre au vœu exprimé tout à l'heure par votre rapporteur, selon lequel on devrait tendre le plus rapidement possible à la vérité des prix, le Gouvernement ne veut pas que les salariés titulaires de la carte hebdomadaire de travail aient à supporter les conséquences de cette majoration. C'est la raison pour laquelle il propose que soit prise en charge par l'ensemble des employeurs de Paris et de la petite couronne la perte de recettes que subissent les entreprises de transports du fait des réductions consenties sur les cartes de travail par rapport au tarif appliqué aux autres usagers.

L'analyse du projet, je la ferai très brièvement puisqu'aussi bien M. Pinton a pris soin de vous le présenter. Si, en fin de compte, le Gouvernement s'est attaché à l'idée d'une contribution qui sera versée par les employeurs de Paris et de la région parisienne et qui est additionnelle aux cotisations de sécurité sociale déjà versées pour le personnel qu'ils emploient, c'est parce que ce système, malgré son apparente complication, lui a semblé parmi tous ceux qui pouvaient retenir son attention le plus simple. Par ailleurs, il est précisé ce que seront les limites de ce versement à l'article 2 du projet de loi, qui stipule qu'en aucun cas elles ne pourront dépasser 2 p. 100 des salaires versés, entendez les salaires plafonnés.

Si toutefois nous avons imposé ce versement — et c'est sans doute la troisième raison qui a motivé le dépôt de ce projet de loi — aux seules entreprises de Paris et des départements de la petite couronne, c'est parce que, logique avec la politique de desserrement des emplois qu'il a déjà amorcée, le Gouvernement a pensé que pour favoriser ce desserrement des emplois il ne fallait pas étendre le champ d'application de la nouvelle loi aux départements de la grande couronne. Par conséquent, je réponds par là même à l'observation présentée tout à l'heure sur ce sujet par votre rapporteur.

J'ai été très sensible à l'ensemble des critiques — auxquelles d'ailleurs je m'attendais — qui ont été formulées ici, mais plus spécialement à celle qui concerne le caractère un peu isolé

de ce texte. D'après M. Pinton, ce projet de loi ne résout rien en lui-même et, par conséquent, ne fera qu'ajouter une charge nouvelle à celles, déjà nombreuses, qui pèsent sur certaines catégories de citoyens sans que pour autant soit abordé, et à plus forte raison réglé au fond, le problème posé par le fonctionnement des entreprises de transport dans la région parisienne. Formellement, votre rapporteur a parfaitement raison car le projet de loi dont je me suis efforcé de cerner la finalité ne peut pas présentement aller au-delà.

Mais je voudrais préciser au Sénat, comme je l'ai d'ailleurs indiqué à l'Assemblée nationale, que ce projet de loi se situe dans un dispositif d'ensemble que le Gouvernement est en train de mettre en place. Voilà quelques semaines, devant la commission des finances et la commission des affaires économiques et du plan du Sénat, j'ai eu l'occasion d'indiquer quels étaient nos projets à cet égard. Mais les quasi-confidences faites devant une commission ne sont pas suffisantes : il est tout à fait normal que votre assemblée, en séance publique, apprenne du Gouvernement ce qu'il entend réaliser sur ce point.

Le Gouvernement a entrepris, voilà déjà plusieurs semaines, des négociations avec la direction de la Régie et, plus récemment, avec les organisations syndicales représentant le personnel salarié de la Régie pour l'institution d'un contrat de programme qui, pendant une période de deux années, liera l'Etat et la R. A. T. P.

De quoi s'agit-il exactement ? Il s'agit, comme dans tout contrat, de définir pour la période qui s'ouvre un ensemble d'obligations réciproques dont le but est précisément, sinon de résoudre totalement les problèmes exposés par votre rapporteur, du moins d'en aborder la solution.

Ce faisant, nous ne manifestons peut-être aucune originalité — ce sera sans doute le sentiment de quelques-uns d'entre vous — puisque, lorsqu'il s'est agi d'amorcer la grande réforme de la S. N. C. F., c'est de cette manière que le Gouvernement avait déjà procédé en négociant, puis en concluant et en signant le contrat de programme en vigueur depuis 1969 qui lie l'Etat et la S. N. C. F. pour une période de cinq années au terme de laquelle, la normalisation des comptes étant intervenue, la S. N. C. F. aura l'obligation de réaliser l'équilibre de son compte d'exploitation. Lorsque viendra en discussion devant votre assemblée le budget des transports terrestres, j'aurai l'occasion de lui indiquer où nous en sommes de l'exécution de ce contrat de programme. Qu'il me suffise d'indiquer pour l'instant, puisque ce n'est pas l'objet de notre présent débat, que la réforme s'accomplit sur les bases mêmes que nous avons prévues et arrêtées.

Par conséquent, la tentation était grande d'agir de même en ce qui concerne la R. A. T. P. Je pense être en mesure, dans le courant de l'été et sans doute dès le mois prochain, de conclure avec la R. A. T. P. ce contrat de programme. J'ai indiqué qu'il devait par-dessus tout reposer sur des engagements réciproques, ceux que l'Etat doit prendre à l'égard de la Régie, mais en contrepartie ceux que la Régie doit prendre à l'égard de l'Etat. Ces dispositions sont naturellement du domaine réglementaire et, par conséquent, ne seront pas soumises à la procédure législative. Mais le Gouvernement n'estime pas pour autant que cette raison soit suffisante pour le dispenser de s'expliquer sur l'un des éléments, qu'il considère comme une des pièces maîtresses, de ce dispositif auquel je faisais allusion à l'instant.

Dans le cadre de ce contrat de programme, l'Etat prendra quatre engagements vis-à-vis de la Régie autonome des transports parisiens.

Le premier concerne la politique tarifaire. Il est indispensable que la Régie sache d'une manière précise quelle est la politique tarifaire qu'elle peut mener, ne serait-ce que pour pouvoir établir d'une manière aussi serrée que possible un budget d'exploitation.

Le second engagement que l'Etat prendra à l'égard de la R. A. T. P. concernera les investissements qu'il entend réaliser au cours de la période couverte par le contrat de programme, c'est-à-dire deux ans. Je ne reviens pas sur ce chapitre : j'ai indiqué, à l'instant au Sénat, peut-être trop longuement, ce que nous entendions faire dans ce domaine.

Le troisième engagement aura trait à ce qu'il est convenu d'appeler, dans le langage des économistes, la « normalisation des comptes ». Chacun d'entre vous sait ce dont il s'agit. Nous l'avons fait pour la S. N. C. F. ; nous le ferons pour la Régie autonome des transports. Il s'agit de savoir ce qui doit être considéré comme étant, d'une manière définitive, à la charge de l'entreprise et ce qui doit être, au contraire, en raison d'un certain nombre d'impératifs de caractère social notamment, à la charge de l'autorité qui prend les décisions en la matière.

Enfin — dernier engagement à l'égard de la R. A. T. P., la normalisation des comptes intervenue — l'Etat versera jusqu'à une date à déterminer une subvention d'équilibre forfaitaire

et dégressive pour permettre à la R. A. T. P. de se préparer à cette mutation. Mais, à partir d'une certaine date, comme pour la S. N. C. F., la subvention d'équilibre, qui est à la charge à la fois des collectivités locales et de l'Etat, disparaîtra.

En retour, quels engagements pourrions-nous exiger de la Régie ? Il va de soi que la Régie, comme les autres entreprises parisiennes, devra mettre à profit la liberté d'attitude et de comportement dont elle dispose désormais pour réorganiser ses services et, par-là même, alléger ses structures.

D'autre part, si j'ai dit que l'on allait dépenser plus, je n'ai pas omis de souligner qu'il fallait dépenser mieux. Par conséquent, la Régie autonome devra apporter un soin particulier au coût de ses propres investissements qui, en fin de compte, sont financés par l'Etat et l'ensemble des collectivités locales intéressées.

Enfin, troisième et dernier engagement qui ne fera que confirmer ce qui est déjà amorcé, la Régie autonome des transports parisiens devra continuer à accroître sa productivité, ce qui est rendu possible par l'ensemble du progrès technique, notamment dans le domaine des automatismes. A partir du moment où la productivité de l'entreprise sera en croissance, il va de soi que, corrélativement, par voie de conséquence, elle devra commencer à procéder à une déflation de ses effectifs, ce que fait d'ailleurs cette autre entreprise nationale qu'est la S. N. C. F.

Tel est, mesdames, messieurs les sénateurs, l'un des objectifs que se propose d'atteindre le Gouvernement. Je me devais de vous l'indiquer ; mieux encore, je me devais de vous préciser les voies et moyens sur lesquels nous comptons pour y parvenir.

Encore une fois, cet ensemble, qui peut être discuté, ne fera pas l'objet d'un projet de loi, puisque, par sa nature et par son caractère, il n'est pas législatif. Mais, en tout état de cause, à l'occasion de la discussion qui s'est instaurée devant vous, je me devais, pour répondre aux préoccupations de votre commission et à votre attente, de vous indiquer ce que nous entendions faire dans ce domaine et ce qui est déjà commencé. Les négociations sont en effet déjà fortement avancées et je compte être en mesure, comme je viens de vous l'indiquer, de signer ce contrat avec la R. A. T. P. dans les quelques semaines qui viennent.

Dans ces conditions, j'ai le droit de dire que la politique qu'entend mener le Gouvernement pour améliorer les transports collectifs dans la région parisienne ne se réduit pas au seul projet de loi dont la discussion est ouverte.

J'aurais sans doute mauvaise conscience et quelque difficulté à venir devant vous si, pour reprendre l'expression de M. le rapporteur, je n'avais à vous demander que de « boucher un trou », de combler une lacune et si, par ailleurs, je ne m'étais pas efforcé, aussi brièvement, mais aussi clairement que possible, de marquer la place de ce projet de loi dans une politique d'ensemble.

Je suis persuadé que toute politique cohérente en matière de transports, dans la région parisienne ou ailleurs, doit tendre d'abord à améliorer les conditions de déplacement, notamment la qualité du service qui est rendu à la clientèle. C'est là un objectif social. Je vous ai indiqué par quels moyens nous comptons l'atteindre.

Ensuite, une telle politique doit s'efforcer de réduire les charges des collectivités — l'Etat et les collectivités locales intéressées — charges qu'elles supportent du fait du fonctionnement des transports collectifs. Le projet de loi aujourd'hui en discussion répond partiellement à ce second objectif.

Enfin, une politique d'ensemble, telle que nous la concevons, doit aussi rendre plus efficace et plus rigoureuse la gestion des entreprises publiques de transport. C'est le troisième objectif qui fera l'objet du contrat de programme.

Telles sont les grandes lignes de la politique que nous entendons mener en matière de transports collectifs dans la région parisienne. Encore une fois, mesdames, messieurs les sénateurs, le projet de loi qui vous est soumis n'est qu'un des éléments de ce dispositif d'ensemble que je me suis efforcé de décrire devant vous.

C'est pourquoi j'espère que, maintenant mieux informés, vous voudrez bien réserver un accueil tout à fait objectif à ce projet que je vous demande de bien vouloir voter. (*Applaudissements sur les travées de l'union des démocrates pour la République et sur certaines travées à droite et au centre.*)

M. le président. Je suis saisi d'une motion n° 11 rectifiée, présentée par M. Auguste Billiemaz et tendant à opposer la question préalable.

Cette motion est ainsi conçue :

« En application de l'article 44, alinéa 3, du règlement, le Sénat décide qu'il n'y a pas lieu de poursuivre la délibération sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'institution d'un versement à la charge des employeurs dans la région parisienne. »

La parole est à M. Billiemaz.

M. Auguste Billiemaz. Monsieur le président, messieurs les ministres, mesdames, messieurs, si je me suis résolu à utiliser cette procédure inhabituelle de la question préalable, c'est en raison du fait qu'il m'est apparu impossible d'amender le projet de loi qui vous est soumis.

En effet, comme l'a souligné M. le rapporteur, les dispositions générales de ce texte ne me paraissent pas de nature à apporter une solution, même partielle, à la situation des transports en commun de la région parisienne ; elles tendent même à consacrer le déficit d'exploitation de la R. A. T. P. et des chemins de fer de banlieue.

Par ailleurs, l'impôt nouveau ainsi créé, qui vient s'ajouter à la prime de transport, aura une répercussion directe sur le prix de revient des produits fabriqués et, en conséquence, sur le niveau général des prix.

De plus, le Gouvernement tourne le dos à la vérité des prix en créant non seulement, contrairement à ses propres principes, une nouvelle ressource affectée, mais une catégorie spéciale de contribuables bénéficiant, si j'ose dire, de son attention particulière.

En outre, il apparaît quelque peu artificiel d'établir un lien entre le déficit d'un transport public et les déplacements domicile-travail qui s'effectuent, pour une part importante, en voiture ou en deux roues.

Enfin, manifestement, les dispositions générales du projet de loi sont insuffisamment étudiées et donnent lieu à de multiples contestations.

Comment, par exemple, pourra-t-on fournir la preuve que les employeurs transportent ou non leur personnel salarié ? Comment faire la différence entre les établissements d'une même entreprise situés en dehors ou à l'intérieur d'une ville nouvelle ? Et je pourrais citer d'autres cas.

Compte tenu de ces observations, auxquelles on pourrait en ajouter bien d'autres, je propose à votre assemblée d'opposer la question préalable au texte qui lui est soumis.

M. le président. Si personne ne demande la parole contre la motion, je vais consulter immédiatement la commission.

M. Jean Bertaud, président de la commission des affaires économiques et du Plan. Le problème de la question préalable a été posé en séance de commission et il n'a pas été décidé d'y donner suite.

En ce qui concerne la nouvelle proposition qui est faite aujourd'hui, je ne peux donner qu'un avis de la commission conforme à la décision qu'elle a déjà prise.

M. le président. C'est donc un avis défavorable ! Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Jean Chamant, ministre des transports. Mesdames, messieurs, j'ai entendu avec beaucoup d'intérêt les déclarations faites par M. Billiemaz. J'avais d'ailleurs auparavant lu l'exposé des motifs de sa question préalable.

Sur le premier motif invoqué, je me suis tout à l'heure largement expliqué en disant que ce projet de loi dont, je l'espère, la discussion va s'ouvrir dans un instant, s'insérerait en réalité dans un ensemble, que je me suis efforcé de présenter à la tribune du Sénat.

Le deuxième motif invoqué est que certains employeurs paient déjà, sous forme de prime de transport, une somme équivalente au déficit social de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F., service banlieue. Présenté ainsi, ce n'est pas tout à fait exact mais cet aspect des choses n'a pour l'instant guère d'importance.

Certes, il y a déjà une prime de transport que les employeurs versent à chacun de leurs salariés. Nous n'avons pas voulu rattacher le versement dont nous demandons l'institution à une prime de transport. Nous avons obéi, comme je l'ai indiqué précédemment, à d'autres mobiles ou à d'autres motifs et par conséquent il ne m'apparaît pas qu'il soit acceptable que l'on puisse créer un lien entre le versement en cause et la prime de transport.

M. Billiemaz affirme ensuite qu'il est artificiel d'établir un lien direct entre le déplacement domicile-travail qui, dit-il, ne représente qu'un tiers du trafic total des transports en commun et le déficit desdits transports.

À ce sujet, j'ai été très surpris de lire dans le rapport de M. Pinton et d'entendre de la bouche même de M. Billiemaz cette information selon laquelle les salariés, qui ont à se déplacer pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail, ne représentent que 33 p. 100 de l'ensemble des personnes qui utilisent dans Paris et la région parisienne les transports collectifs. Je crois connaître la source de cette information. Il me semble avoir relevé dans une documentation qui émane de la Chambre de commerce de Paris, l'indication de ce chiffre. Je suis persuadé qu'elle a été produite avec la plus entière bonne foi, je ne la discute pas un seul instant. C'est une erreur. Tout le monde peut en commettre, le Gouvernement et d'autres.

En réalité, nous savons que les déplacements domicile-travail intéressent 60 p. 100 des personnes qui utilisent les transports collectifs et non pas seulement 33 p. 100. D'où vient l'écart entre cette erreur et la réalité des choses ? Je ne saurais, à moi seul, bien sûr, l'expliquer.

En tout état de cause, je demande au Sénat de retenir que la majorité des personnes qui utilisent les transports collectifs sont effectivement des salariés obligés de se rendre de leur domicile à leur travail et naturellement de retourner le soir à leur domicile. Voilà, par conséquent, ce que je pouvais répondre aux trois arguments invoqués par M. Billiemaz en faveur de la question préalable.

Sur le fond, je dirai tout simplement ceci : je comprends très bien que ce projet de loi, comme toute initiative gouvernementale et je dirai même comme toute initiative parlementaire sous forme de proposition de loi, puisse faire l'objet de la part des uns et des autres d'un certain nombre de critiques et de contestations. Mais le Parlement a été institué précisément pour délibérer et débattre des problèmes qui lui sont soumis.

M. Étienne Dailly. Très bien !

M. Jean Chamant, ministre des transports. Il m'apparaît en tout état de cause qu'il serait regrettable que le Sénat refuse de s'engager plus avant dans cette discussion, notamment d'aborder tout à l'heure, après la discussion générale, la discussion des articles à l'occasion desquels nous aurons à nous expliquer sur un certain nombre d'amendements et par conséquent à prendre position sur ces amendements. Le Sénat ne sera donc pas étonné si le Gouvernement lui demande de repousser la question préalable défendue par M. Billiemaz.

M. le président. Je mets aux voix la motion présentée par M. Billiemaz.

(La motion n'est pas adoptée.)

M. le président. Je dois ici faire remarquer à nos collègues qu'aux termes de notre nouveau règlement, la séance doit être suspendue à dix-neuf heures.

M. Edouard Bonnefous. Je demande la parole.

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

M. Edouard Bonnefous. Il me semblerait logique, monsieur le président, de terminer d'abord la discussion générale qui ne devrait plus excéder trois quarts d'heure ; nous pourrions à la reprise de la séance aborder l'examen des articles.

Si le Sénat voulait bien se rallier à ma proposition, je lui en serais reconnaissant.

M. le président. Monsieur Bonnefous, je dois vous signaler que les rapporteurs pour avis n'ont pas encore pris la parole et que plusieurs orateurs sont inscrits dans la discussion générale.

M. Edouard Bonnefous. D'après ce que nous savons, elle doit être brève.

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

M. Jean Bertaud, président de la commission des affaires économiques et du Plan. La commission n'émet pas d'objection à cette proposition, si la discussion générale doit être assez brève.

M. le président. Dans ces conditions, nous pourrions convenir de suspendre nos travaux à vingt heures, dernier délai. *(Assentiment.)*

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des finances.

M. Charles Suran, rapporteur pour avis de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. Monsieur le président, mes chers collègues, M. le ministre nous a présenté une situation idyllique des transports en commun dans la région parisienne.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Non, sûrement pas !

M. Charles Suran, rapporteur pour avis. Au nom de la commission des finances, je vais maintenant revenir à la pénible réalité.

Les transports en commun dans la région parisienne, qu'ils soient effectués par la R. A. T. P. ou par la S. N. C. F., imposent à l'Etat, ainsi qu'aux collectivités locales, des charges sans cesse croissantes.

Ces charges ont, juridiquement, un double caractère. C'est d'une part, l'attribution aux entreprises intéressées d'indemnités compensatrices pour opposition à des relèvements de tarif. Pour des raisons de politique, tant économique que sociale, le Gouvernement a été amené à maintenir à un niveau artificiellement bas le prix des transports en commun de la région parisienne. Il est donc conduit à s'opposer aux augmentations de tarif qui devraient normalement intervenir et, en contrepartie, à verser une indemnité pour perte de recettes aux entreprises, car les fameuses augmentations dont on a parlé tout à l'heure ne sont pas encore intervenues. C'est d'autre part, le remboursement des

pertes de recettes résultant de l'application des tarifs réduits. En effet, des réductions sont consenties à certaines catégories de voyageurs : familles nombreuses, étudiants, bénéficiaires d'abonnements réduits de transport.

Rien qu'en ce qui concerne le budget général, l'évolution des charges imposées par les transports parisiens a, au cours de ces trois dernières années, été la suivante : entre 1968 et 1970, l'indemnité compensatrice s'est élevée de 447 millions à 616 millions de francs et l'indemnité de remboursement de 320 millions à 363 millions. La charge totale de l'Etat est donc passée de 767 millions à 970 millions. Il faut y ajouter la participation des collectivités et l'ensemble de l'aide se situe aux environs de 1.400 millions, comme cela a été rappelé il y a un instant. Il faut remarquer que, sur ces recettes, l'Etat récupère la T. V. A., chose curieuse !

De 1960 à 1970, 6.400 millions de nos francs actuels ont été versés, ce qui représente une somme considérable. Or, la situation financière des transports parisiens ne paraît pas devoir s'améliorer. En effet, il s'agit d'entreprises de main-d'œuvre dans lesquelles la part des salaires est très importante. Ces salaires ont tendance à croître plus rapidement que le niveau général des prix. Par ailleurs, ces entreprises sont obligées d'effectuer des transports de pointe particulièrement coûteux pour les sociétés en même temps que fort inconfortables pour les usagers.

Enfin, en ce qui concerne les transports routiers, l'encombrement des voies de communication ralentit considérablement la circulation et partant, augmente les prix de revient d'une manière constante ainsi que leur désaffection.

Pour progresser vers l'équilibre, le Gouvernement aurait pu envisager un relèvement des subventions de l'Etat ou des collectivités. Mais ce n'était pas possible tant elles sont déjà exorbitantes. Il aurait pu également envisager la majoration des tarifs dans le cadre de la politique de vérité des prix. Mais il aurait ainsi déclenché des hausses de prix et provoqué le relèvement de la prime de transport, actuellement de vingt-trois francs par mois.

Le Gouvernement a préféré faire supporter par les employeurs de main-d'œuvre de la région parisienne une partie des charges des transports parisiens. C'est donc un transfert de charges. Le projet qui vous est soumis prévoit l'institution, à la charge des employeurs de main-d'œuvre, d'un versement — on n'a pas voulu parler de taxe — dont le taux sera fixé dans la limite de 2 p. 100 des salaires plafonnés de la sécurité sociale. Le Gouvernement justifie cette position en disant que les employeurs ont tout intérêt au bon fonctionnement de l'ensemble des transports parisiens, qui assurent un vaste marché de main-d'œuvre et la fluidité de l'emploi. Les employeurs sont d'ailleurs, comme l'a indiqué M. le rapporteur Pinton, des entreprises morales ou physiques publiques ou privées, employant des salariés à Paris et dans les départements de la périphérie.

C'est la sécurité sociale qui est chargée des recouvrements et qui versera les sommes au syndicat. Ce syndicat devra commencer, dans une première opération, par rembourser aux entreprises qui assurent elles-mêmes le transport de leur personnel, le montant des versements qu'elles auront effectués.

On peut penser qu'il aurait été plus logique de dispenser les entreprises en cause de tout versement plutôt que d'être obligées d'effectuer le remboursement des sommes versées.

En fait, cette procédure est inspirée par un souci de simplification car les organismes de sécurité sociale chargés du recouvrement seraient mal placés pour apprécier si une entreprise assure effectivement le transport de son personnel.

Le projet déposé à l'origine par le Gouvernement prévoyait que le syndicat effectuerait la répartition des fonds restant après remboursement entre les entreprises de transport intéressées au prorata des pertes de recettes qu'elles subissent du fait de l'application de tarifs réduits consentis aux salariés — je dis bien aux salariés — usagers des transports parisiens.

Par conséquent, dans la mesure où les sommes ainsi recueillies viendraient à dépasser — ce sera le cas pour 1972 et pour les prochaines années — le montant des remboursements pour tarifs réduits consentis aux salariés, le solde aurait servi à éponger en partie le déficit général des entreprises de transport parisiens.

Lors du débat devant l'Assemblée nationale, le texte du Gouvernement a été modifié sur ce point. En effet, un amendement a été voté qui précise que le produit du versement sera utilisé par priorité pour compenser les pertes de recettes consécutives à l'application de tarifs préférentiels au profit des salariés et, subsidiairement, pour contribuer au financement des budgets d'équipement des entreprises de transport public.

Deux autres amendements ont été apportés par l'Assemblée nationale au projet du Gouvernement. D'une part, seront remboursés les versements effectués par les employeurs qui occupent leurs salariés à l'intérieur des périmètres d'agglomération des villes nouvelles. M. Billiemaz soulignait tout à l'heure

une difficulté à ce sujet. Il s'agit là d'une mesure tendant à encourager l'installation des entreprises dans ces agglomérations. D'autre part, ont été exclus du versement les employeurs de moins de dix salariés.

Le produit du versement — je ne suis pas tout à fait d'accord avec M. le rapporteur sur ce point — est évalué par la commission des finances à 900 millions de francs par an dans l'hypothèse où le taux maximum de 2 p. 100 serait retenu. Mais comme nous savons que l'incidence des réductions tarifaires a été de 250 millions de francs en 1970, il y aurait donc un reliquat approximatif de 400 millions de francs.

M. le ministre a indiqué à l'Assemblée nationale, je le sais, que le taux du versement serait de 0,8 ou 0,9 p. 100 ; mais la commission des finances se méfie de ces estimations car elle a l'habitude de l'escalade dans ce genre d'exercice et elle craint que, dans l'avenir, le taux de 2 p. 100 ne soit majoré.

Au surplus, deux observations doivent être formulées. D'abord, il s'agit d'une charge nouvelle imposée aux employeurs de la région parisienne, lesquels versent déjà à leurs salariés une prime de transport de 23 francs par mois. On peut donc craindre que la mesure n'ait une incidence sur les prix.

Ensuite, en l'état actuel de la réglementation, tout usager, qu'il soit ou non salarié, peut, sans aucune justification, acheter une carte d'abonnement de travail. On voit donc mal comment les recettes nouvelles ainsi créées pourront être affectées à la stricte compensation des tarifs préférentiels existant au profit des salariés.

Votre commission des finances tient à faire observer qu'il s'agit, en l'espèce, d'une simple mesure de circonstance destinée à « boucher un trou », si l'on me permet cette expression. On ne peut considérer le versement de la nouvelle redevance ainsi créée comme constituant une amorce sérieuse du règlement des graves difficultés soulevées, depuis de nombreuses années, par le déséquilibre financier des transports parisiens, difficultés qui ne représentent du reste elles-mêmes qu'un des aspects du problème beaucoup plus vaste posé par le développement actuel de la région parisienne. Ce développement se traduit, en effet, à la fois par un accroissement démesuré des charges d'équipement collectif et par l'établissement d'une zone de prix élevés dans tous les domaines. C'est ainsi qu'il a été indiqué à la commission des finances, que, pour un travail quelconque, les prix étaient en général de 50 p. 100 plus élevés à Paris qu'en province. Ces deux facteurs sont d'ailleurs, l'un comme l'autre, générateurs d'inflation.

La nouvelle contribution ne paraît pas, au surplus, comporter une force de dissuasion susceptible d'inciter les employeurs à transférer usines et personnels en province. Seule une véritable politique d'urbanisation à partir de moyens de transport collectifs, une politique d'aménagement du territoire, pourraient conduire à une limitation du gonflement continu de la région parisienne. Or, la mesure qui nous est proposée est, de ce point de vue, parfaitement insuffisante.

Par ailleurs, votre commission tient à faire observer qu'un nombre important de salariés de la région parisienne sont soit des fonctionnaires, soit des agents de collectivités locales. Pour eux, ce sera, en fait, l'Etat ou les collectivités qui verseront la cotisation, ce qui aboutira à un simple transfert comptable sans aucune portée ni financière, ni économique.

Telles sont les quelques observations que je voulais présenter au nom de votre commission des finances, vous laissant le soin d'apprécier le projet mesuré et restreint qui vous est soumis. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. Grand, au nom de la commission des affaires sociales.

M. Lucien Grand, président de la commission des affaires sociales. Monsieur le ministre, mes chers collègues, votre commission des affaires sociales m'a chargé de protester contre les dispositions de l'article 3 du projet de loi.

Elle n'a pas, en effet, estimé de sa compétence de se prononcer sur le fond du texte ni sur le bien-fondé du versement qu'il impose aux employeurs de la région parisienne. Tout au plus, peut-elle, comme elle l'a souvent fait, regretter une fois encore que les salaires servent d'assiette au versement de trop de cotisations et de taxes, pénalisant ainsi les entreprises dites de main-d'œuvre.

Mais, en ce qui concerne l'article 3, elle s'élève contre le système retenu pour des raisons de facilité.

En effet, il est prévu que les employeurs de plus de neuf salariés procéderont au versement qui leur est imposé « auprès des organismes ou services chargés du recouvrement des cotisations de sécurité sociale et des allocations familiales, suivant les règles de recouvrement, de contentieux et de pénalités applicables aux divers régimes de sécurité sociale ».

Notre collègue, M. Pinton, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan, a exprimé sa surprise devant cette disposition. A son tour, votre commission des affaires

sociales manifeste non seulement sa surprise, mais aussi son inquiétude.

Depuis quelques années, nous avons vu transformer le régime général de sécurité sociale en une sorte de grand service de bienfaisance nationale auquel on a imposé successivement le versement de prestations en nature à des catégories sociales alors que ces charges relevaient de la solidarité nationale. On l'a aussi assujéti à des surcompensations plus que contestables. Et, chaque année, nos rapporteurs ont protesté contre ces charges indues qui alourdissent dangereusement sa situation financière, dans le même temps où ne se réalise pas l'harmonisation souhaitable entre tous les régimes qui protègent socialement les Français.

Aujourd'hui, nous voyons que se dessine une nouvelle politique : le Gouvernement se sert des U. R. S. S. A. F. du régime général et des services de recouvrement des autres régimes de sécurité sociale pour collecter la contribution que l'on impose aux entreprises de la région parisienne, contribution qui n'a rien à voir, dans sa finalité, avec les cotisations de sécurité sociale ou d'allocations familiales, et cela uniquement pour des raisons de commodités parce que ces organismes ou services ont le fichier des employeurs et de leurs salariés !

Bien sûr, c'est plus facile puisque, matériellement, ces organismes ou services sont équipés et puisque les employeurs n'auront qu'à ajouter une ligne sur leurs fiches de versement des cotisations de sécurité sociale. Enfin, ces versements sont calculés sur les salaires plafonnés, la procédure applicable est celle en vigueur en matière de sécurité sociale, ainsi que les pénalités — 1 p. 1.000 par jour de retard — et le contentieux : recours gracieux, commissions de première instance et d'appel de la sécurité sociale.

Nous mettons là un doigt dans un engrenage qui absorbera bientôt toute la main puisque le texte qui va nous être soumis en matière d'allocation logement, pour ceux qui ne bénéficient pas d'allocations familiales, poursuit la même violation des principes au nom de la même facilité de gestion.

Nous soulignons d'ailleurs que le régime général de sécurité sociale n'est pas seul visé. La mutualité agricole a, dans la région parisienne, de nombreux assujettis. (*M. le ministre fait un signe d'assentiment.*) La même obligation lui sera imposée. Les autres régimes spéciaux sont soumis au même système.

Nous estimons, monsieur le ministre, que le Gouvernement s'engage dans une mauvaise voie, car on se ressent toujours à terme de l'abandon des principes même quand, sur le moment, la tentation nous séduit.

Peut-être, puisque le fait doit se reproduire, vaudrait-il mieux organiser, dans notre pays, un système de collecte des cotisations sociales ? Nous avons le réseau de nos percepteurs pour le recouvrement des impôts et taxes fiscales ; pourquoi n'aurions-nous pas parallèlement des « percepteurs sociaux » qui recevraient et ventilerait ensuite toutes les cotisations et taxes à caractère social assises sur les salaires : cotisations de sécurité sociale et d'allocations familiales de tous les régimes, cotisations et taxes d'apprentissage et de formation professionnelle, cotisations pour l'allocation-loyer sous son nouveau visage, versements des employeurs parisiens... et d'autres encore si l'imagination créatrice du Gouvernement en découvre, bien que nous ayons l'impression que la saturation soit presque atteinte ? Ce serait plus clair.

Mais il semble qu'il soit difficile de changer quelque chose, en la matière, au texte qui nous est aujourd'hui soumis. C'est la rançon de l'obligation qui nous est faite de voter dans des délais trop courts des projets de loi qui sortent en fin de session comme du chapeau d'un magicien.

Toutefois, monsieur le ministre, je conclurai ma brève intervention en vous posant une question et en espérant que votre réponse apportera un apaisement aux craintes de notre commission des affaires sociales. Le dernier alinéa de l'article 3 prévoit que le syndicat des transports parisiens répartira le « solde » entre les entreprises de transport intéressées sous déduction d'une retenue pour frais de recouvrement fixée par arrêté interministériel.

Cela semble signifier que les U. R. S. S. A. F. et autres services de recouvrement seront payés pour le service rendu.

S'il en est bien ainsi, nous aimerions savoir comment va être calculé le règlement pour chaque régime et si ce règlement couvrira bien les frais exposés.

Notre inquiétude n'est pas feinte, monsieur le ministre, quand nous nous souvenons que les frais de gestion accordés par l'Etat aux chèques postaux aboutissent à cet étonnant paradoxe que plus on ouvre de comptes de chèques postaux et plus le budget des P. et T. est déficitaire !

Nous souhaitons que les régimes de sécurité sociale ne fassent pas les frais d'une mesure qui ne les concerne absolument pas. (*Applaudissements.*)

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

M. Serge Boucheny. Monsieur le président, mes chers collègues, monsieur le ministre, c'est devenu maintenant un lieu commun pour les Parisiens et les habitants de la banlieue de considérer le problème des transports comme essentiel et angoissant.

Il aura fallu que, pendant des années, les usagers multiplient les actions pour qu'enfin le Gouvernement — et je vous cite, monsieur le ministre — considère que « la priorité doit être accordée aux transports en commun ». Nous attendons avec impatience de connaître quelles seraient les solutions qu'avec le Gouvernement vous avez choisies. Notre déception, il faut bien le dire, est grande à la lecture du « Livre blanc des transports parisiens » et aussi du projet de loi qui nous est soumis aujourd'hui.

Voyons ce que vous appelez les solutions et dont ce projet, vous venez de le confirmer, constitue la pièce essentielle.

Le Gouvernement assure que l'effort entrepris — je cite — « est sans précédent ». A l'appui de cette thèse, vous avez déclaré que 7,7 milliards de crédits de l'Etat seraient attribués au cours du VI^e Plan, à quoi s'ajouterait une somme à peu près équivalente provenant du district, des collectivités locales et des employeurs. Prenant connaissance de ces informations, les mal transportés ont pu un instant croire que leur cauchemar allait prendre fin. A la suite d'une étude, même superficielle, nous nous apercevons qu'il n'en est absolument rien et le rapporteur, notre collègue M. Pinton, a exprimé à cette tribune la même opinion que nous.

Le problème n'est pas de pallier plus ou moins une situation dégradée et de faire ce qui est actuellement entrepris petitement à notre avis, mais de s'engager dans une vaste politique des transports et de la circulation dans la région parisienne. La campagne quasi-publicitaire entreprise par le Gouvernement sur ce sujet n'estompe pas le fait que les propositions contenues dans le Livre blanc et le projet de loi qui nous est soumis, ne règlent pas réellement l'angoissant problème des transports.

Votre but est plutôt de désamorcer le mécontentement que de vous attaquer à la racine du mal car il faudrait accorder des crédits importants pour obtenir une amélioration réelle. La colère des mal transportés gêne le Gouvernement qui voit dans la pratique et sur un point précis sa politique de concertation dite sociale mise en cause. Nous n'en voulons pour preuve que le soin mis par le Premier ministre lui-même à lancer la campagne sur les transports. La lecture du discours qu'il a prononcé fait apparaître au-delà des formules flatteuses certes, mais il faut bien dire creuses, comme le sont toutes les formules de ce genre, que le pouvoir n'est pas résolu à s'engager dans la voie d'une véritable solution du problème des transports et de la circulation dans la région parisienne.

Pourquoi cette campagne en trompe l'œil ? Parce qu'avec de plus en plus de force les usagers manifestent leur volonté de voir entreprise une politique de transport. Ce n'est pas un quelconque rapiéçage ou des solutions de fortune qui résoudront les problèmes les plus criants, ceux des lignes nouvelles à créer, du confort, des tarifs, du stationnement, du financement. L'opinion publique est devenue dans cette affaire une force importante avec laquelle vous devez compter. C'est la force de cette opinion publique, et elle seule, qui vous oblige à prendre aujourd'hui quelques mesures.

Une récente enquête, que vous connaissez bien, a montré que 95 p. 100 des habitants de la région parisienne jugent le problème des transports préoccupant. Plusieurs millions d'habitants de la région parisienne, c'est une force qui oblige le Gouvernement à reculer et qui agit sur le plan politique. A trois reprises, vous avez dû différer les hausses des transports. Les mal transportés ne veulent pas faire plus longtemps les frais d'une orientation que vous avez donnée aux transports, à l'urbanisation et aux liaisons autoroutières.

Ce que vous retenez, c'est l'augmentation des tarifs et le report des charges sur les collectivités locales. Par exemple, Paris verse à la R. A. T. P. 230 millions de francs, le Gouvernement, 180 millions.

Vos solutions ? C'est aussi le stationnement payant — nous nous prononçons contre — le désengagement financier de l'Etat

Au sujet du stationnement payant à Paris, la presse d'aujourd'hui se fait l'écho de vos intentions. Trois mois après les reportant ses obligations sur les collectivités et sur les usagers. élections municipales, les préfets qui représentent le Gouvernement ont, dans un mémoire de dix-sept pages, préconisé cette mesure. C'est l'ensemble de la zone bleue et la quasi-totalité des emplacements qui est visée ; les 4.005 places payantes dans l'immédiat ne constituant, à notre avis, qu'un début, accessoirement, les fabricants de parcmètres vont faire de bonnes affaires, mais surtout ce sont les automobilistes parisiens et les banlieusards qui, avec ce nouvel impôt, vont faire les frais de l'impéritie gouvernementale.

Les recettes ainsi dégagées par l'intermédiaire des préfets — vous le promettez — vont tomber dans les caisses de la

ville pour améliorer la circulation. Les exemples fourmillent où de telles promesses n'ont pas été tenues. Ainsi la vignette automobile a été détournée de sa destination première, les recettes ayant été jetées dans le gouffre des dépenses militaires.

Il y a plus grave. Au cours du débat sur le projet de loi qui vient aujourd'hui devant nous, vous avez laissé entendre que cet argent servirait à améliorer les transports en commun. Or, un journaliste a pu écrire ce matin : « Dans leur hâte à imposer le stationnement payant généralisé à la capitale, les pouvoirs publics en oublient même d'accorder leurs violons ». A notre avis, cette déclaration est très pertinente. Il n'est pas douteux que vous comptez, pour faire passer cette mesure, sur la majorité réactionnaire qui est surgie des urnes aux récentes élections municipales.

Avec les automobilistes parisiens et de banlieue, nous nous élevons contre les mesures de stationnement payant.

Pour compléter cette mesure, vous envisagez une augmentation des tarifs voyageurs de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. Le Premier ministre a, au cours du débat que j'évoquais tout à l'heure, déclaré que le Gouvernement n'envisageait pas d'augmenter les tarifs cette année; auparavant, il avait affirmé sa volonté d'éviter : « une élévation insupportable des tarifs ». Relevons, si vous le voulez bien, les mots « cette année » et « élévation insupportable ».

C'est au principe même que nous nous attaquons. Ce qui se mijote actuellement, c'est bien la sauce à laquelle seront mangés les usagers. Or, il faut que vous sachiez qu'ils ne veulent pas être éternellement victimes et que nous n'admettons pas que l'on s'oriente vers une hausse des tarifs.

Les grandes entreprises, les grands commerces retirent des transports en commun de grands avantages. Il est donc normal que ce soit eux qui participent, pour une grande partie, à leur fonctionnement.

Depuis des années, nous réclamons une taxe qui frappe les grandes entreprises. Après vous y être opposés, vous prenez un chemin détourné qui permet à certaines entreprises d'y échapper, et particulièrement aux grandes. C'est donc à nouveau les petites et moyennes entreprises qui sont les plus frappées, ce qui rend encore plus précaire leur existence.

Vous êtes logique avec l'orientation politique du Gouvernement qui tend à favoriser les monopoles et à accélérer la disparition des petites entreprises. Pour ces raisons, nous trouvons que le projet qui nous est soumis n'est pas satisfaisant.

Les monopoles capitalistes se sont étendus en banlieue et en grande banlieue. Ils ont réalisé de magnifiques opérations immobilières sur Paris et vous leur avez servi d'importantes primes de réinstallation. Aujourd'hui, ils vous confient la tâche d'amener à pied d'œuvre le personnel dont ils ont besoin pour faire marcher leurs entreprises ou acheter dans les grands magasins qu'ils ont installés.

En disant cela, nous ne rejetons pas les améliorations partielles que vous avez tout de même apportées, mais nous affirmons que c'est tout à fait insuffisant. Les réalisations prévues permettent à peine de faire face aux besoins actuels.

Une politique des transports ne favorisant pas les monopoles permettrait de remédier en dix ans à la crise. Pour cela, il est urgent de dégager les crédits nécessaires. Les ressources existent, d'ailleurs. La masse énorme des capitaux qui s'était révélée disponible pour la spéculation au moment de la dévaluation — 25 milliards en quelques mois — en est la démonstration. Nous proposons donc de doubler les crédits prévus au VI^e Plan en les portant à 30 milliards de francs et d'augmenter ensuite de 50 p. 100 ceux du VII^e Plan, les portant à 45 milliards de francs.

Vous avez oublié tout à l'heure, monsieur le ministre, en parlant du déficit de la R. A. T. P. et des transports, de faire état du prix de l'électricité que vous faites payer au prix fort à la R. A. T. P. alors que les grandes entreprises bénéficient scandaleusement de tarifs de faveur. De plus, vous n'avez rien dit à propos de la taxe sur les carburants qui pèse lourdement sur les transports routiers.

Nos propositions sont sérieuses et réalisables en totalité avec des améliorations dans l'immédiat. Tout d'abord, il ne faut pas relever les tarifs des réseaux de banlieue de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. Ensuite, comme je le disais à l'instant, il convient de doubler les crédits du VI^e Plan, d'établir une véritable taxe progressive sur les entreprises et les gros commerces, d'instaurer une carte unique valable pour toute la région parisienne et payée par les employeurs, d'aménager des parcs de stationnement gratuits, d'accorder des tarifs réduits pour les retraités et les étudiants, enfin de supprimer la double tarification.

L'élargissement des transports aux grands centres urbains et industriels posent des problèmes nouveaux.

Débordant légèrement le cadre de la discussion de ce projet de loi, notre groupe fera des propositions pour que les dispo-

sitions des arrêtés interministériels des 28 septembre 1948 et 28 janvier 1950 ainsi que les décrets qui ont suivi, instituant dans la première zone de la région parisienne une prime spéciale mensuelle de transport, soient applicables sur l'ensemble du territoire national et à tous les salariés des entreprises privées ainsi qu'aux salariés des exploitations agricoles.

En conclusion, le projet qui nous est soumis ne relève donc pas d'une politique sociale. Il est marqué par la volonté du Gouvernement de pallier les difficultés sans s'attaquer à la racine du mal.

Sous la pression de l'opinion publique, vous êtes contraint, monsieur le ministre, à un certain recul. Afin de renforcer cette pression et de vous obliger à aller plus loin, le groupe communiste s'abstiendra dans le vote sur le projet de loi. (*Applaudissements sur les travées communistes.*)

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

M. Edouard Bonnefous. Mes chers collègues, le projet qui nous est soumis peut-il, oui ou non, modifier sensiblement la situation lamentable des transports dans la région parisienne ? Je crois que c'est là l'essentiel du débat.

Le Premier ministre a dit le 25 mai 1971 : « La situation actuelle résulte principalement de la quasi-absence d'investissements pendant une cinquantaine d'années à partir de 1910 ». Même si je trouve un peu pessimiste cette constatation, il y a là une explication qui justifie nos doléances et surtout celles des habitants et usagers de la région parisienne.

Ce qui s'impose dans l'immédiat, c'est une amélioration des transports de la région parisienne, ce qui représente, vous le savez, monsieur le ministre, beaucoup d'argent. La détérioration actuelle se traduit par l'augmentation insupportable de la durée des déplacements, qui atteint fréquemment 55 minutes ; certains même atteignent plus d'une heure et demie.

Quelle ironie, alors, de voir qu'un certain nombre de gens proposent de détourner les banlieusards des transports individuels qui trouvent leur justification dans l'insuffisance des transports collectifs !

Ce transport individuel lui-même est menacé. C'est M. Grimaud, alors préfet de police, qui soulignait le paradoxe de la situation de l'ex-département de la Seine, dans lequel 1 million 850.000 voitures sont immatriculées alors qu'il n'en circule, en fait, que 150.000. Et le préfet de police disait : « Supposez que 10 p. 100 de ces voitures se mettent à rouler en même temps ; la circulation de Paris se bloquerait. Il suffit de 200.000 voitures supplémentaires pour embouteiller totalement la ville ».

Nous continuerons, par conséquent, à subir le désordre actuel qui ira, à mon avis, croissant en raison de l'abandon, qui se poursuit, de Paris-ville au profit de la banlieue et même de la banlieue la plus lointaine.

Cinq logements sur dix se localisent maintenant dans l'agglomération parisienne. La poursuite du processus de « densification » d'une banlieue déjà la plus dense du monde occidental ne peut qu'aggraver la situation actuelle dont on a maintes fois souligné le paradoxe, lequel consiste, en effet, à favoriser ce processus au détriment de la réalisation des implantations dans une région où les équipements publics — écoles, hôpitaux, services sociaux et culturels, espaces verts et sportifs — sont déjà très largement déficitaires.

Le livre blanc publié par le district parisien constate : « Si au cours des dernières années, plus de la moitié des logements neufs ont été construits en lointaine banlieue, leur distance moyenne par rapport au centre de la capitale est passée de 15 à 35 kilomètres. Les emplois se sont difficilement desserrés au-delà des abords immédiats de Paris. Aussi les déplacements en banlieue croissent-ils d'environ 2 p. 100 par an. Du lieu de domicile au lieu de travail, il y avait six millions de déplacements en 1969. Cette situation se traduit par de très lourdes charges financières pour les collectivités publiques qui ont investi, pendant le V^e Plan, près de 10 milliards de francs également partagés entre les routes et les transports en commun.

Qu'il s'agisse des transports collectifs, des transports individuels, des espaces verts, des équipements collectifs, d'une façon générale nous arrivons, dans la région parisienne, à une véritable asphyxie parce qu'on a laissé s'installer et que souvent on a favorisé des taux de densité accrus, parce qu'on a « bourré » les noyaux urbains existants au lieu de les préserver, de les aménager, d'en créer d'autres en terrains libres avec les équipements correspondants.

Pour remédier à ce désordre fondamental, que propose le Gouvernement ? Une sorte d'impôt général payé par les entreprises. Que va-t-il résulter de ces améliorations de détail, sans effet durable parce que l'on ne s'attaque pas aux vraies sources du mal ?

On nous propose aujourd'hui un plan de financement régional pour résorber le déficit de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. Mais, déjà, M. le ministre — loyalement d'ailleurs — nous a

annoncé qu'il y aurait une augmentation des tarifs S.N.C.F. et R. A. T. P. cette année même. Reconnaissons, mes chers collègues, que c'est grave et, en tout cas, très peu conforme à la politique actuelle du Gouvernement qui prétend freiner et même empêcher les hausses de salaires et de tarifs. Je consens, pour ma part — peut-être en raison de mes anciennes fonctions — que ce n'est pas de la faute des deux établissements en question, qui ont fait des efforts de modernisation, s'ils ne sont pas arrivés à satisfaire les besoins légitimes des usagers.

A mon avis, tant qu'une véritable politique d'ensemble de la construction, de l'aménagement de la région parisienne, des moyens de transport dans cette région n'aura pas été définie avec précision, et sans aucune dérogation, j'y insiste, rien ne pourra réussir.

La solution fiscale que vous proposez, monsieur le ministre, j'ai le regret de vous le dire quelle que soit la sympathie que j'éprouve à l'égard de votre personne, ne me paraît pas acceptable. C'est une fausse solution qui va créer une fausse sécurité.

Votre projet de financement ne saurait être acceptable à mes yeux que s'il était accompagné d'un vrai plan de réorganisation de la croissance urbaine de la région parisienne. La durée du temps de transport, remarque d'ailleurs le livre blanc du district, dépend beaucoup moins des moyens de transports eux-mêmes que de la distance habitat-emploi.

Il faut que d'ici à vingt ans la moitié des travailleurs résidant en dehors de Paris aient un emploi à proximité de leur domicile et que 20 p. 100 travaillent dans la capitale. Je sais bien que vous allez me répondre qu'il y a les villes nouvelles. Parlons donc de ces cinq villes nouvelles sur lesquelles le Gouvernement fonde tous ses espoirs, mais qui n'existent encore que sur le papier. D'ailleurs, s'agit-il vraiment de villes nouvelles ?

Vous ne réussirez pas à en faire de véritables unités urbaines rapprochant l'habitat et le travail. Pour quelles raisons ? Parce qu'elles ont été conçues trop proches de Paris...

M. Etienne Dailly. Voilà !

M. Edouard Bonnefous. ... pour déconcentrer l'agglomération urbaine, pour décourager leurs éventuels habitants d'aller chercher du travail dans Paris-ville. Je ne veux pas m'étendre trop longuement car vous nous avez promis, lors de la prochaine session, un large débat consacré à l'ensemble des problèmes de circulation dans la région parisienne et qui doit précéder le dépôt du projet visant à la création d'une autorité parisienne des transports.

Je crains que pendant longtemps encore les Parisiens — et quand je dis les Parisiens, je pense à tous ceux qui vivent dans l'agglomération parisienne — continuent à s'entasser dans des trains bondés et à perdre leur temps dans les embouteillages. La collectivité sera obligée de supporter le poids démentiel de cette anarchie.

Mais il ne faut pas seulement critiquer ; il faut toujours proposer — ce que j'ai fait tout au long de ma carrière — des solutions neuves. Il fallait créer des unités urbaines plus nombreuses et moins importantes, ne pas craindre de s'éloigner plus de Paris afin de préserver entre les villes nouvelles des zones rurales étendues. Il fallait grossir les villes qui existaient déjà à une centaine de kilomètres de Paris.

M. Etienne Dailly. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Edouard Bonnefous. Je vous en prie.

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

M. Etienne Dailly. Je remercie M. Bonnefous de m'autoriser à l'interrompre, car je tiens à confirmer ce que j'ai dit dans un précédent débat, à savoir : qu'il y a eu à l'époque deux aménagements du territoire totalement distincts. Lorsque nous avons demandé que vienne devant le conseil d'administration du district de la région de Paris le délégué général à l'aménagement du territoire, qui était à l'époque M. Guichard, pour nous expliquer où pouvaient se situer ces villes nouvelles et pour apprendre de lui où il situait ses propres métropoles d'équilibre, on nous l'a refusé. Nous persistons à penser que ces villes devraient être situées à 100 ou 120 kilomètres de Paris. Hélas, je le répète, la comparaison du délégué général à l'aménagement du territoire nous a été refusée par M. Delouvrier.

L'aménagement de la région parisienne a été conçu sans que nous sachions rien de précis et c'est ainsi que les villes nouvelles ont été placées là où nous allons devoir les subir avec tous les inconvénients que signalait M. le ministre Bonnefous.

M. Edouard Bonnefous. Je vous remercie, mon cher collègue, de m'avoir apporté cette confirmation d'une thèse que j'ai souvent, et d'ailleurs jusqu'à présent inutilement défendue, mais que je continuerai à soutenir parce que je crois qu'elle est dans la logique de la conception d'une véritable grande métropole comme doit l'être Paris.

M. Etienne Dailly. Tout le monde sera sur la route entre ces villes nouvelles, qui n'auront aucune vie propre, et Paris.

M. Edouard Bonnefous. Pourquoi ce point de vue n'a-t-il pas été accepté ? Nous le savons, ce n'est pas tellement la faute des ministres. C'est parce que les urbanistes ont pensé la région et l'ont vue avec les yeux des urbanistes de l'an 1905, c'est-à-dire au moment où la distance kilométrique était plus importante que la rapidité de circulation.

Je ne pense pas que ce soit une vue intelligente. On peut aller plus rapidement à cent qu'à vingt kilomètres de Paris. Ce sera bientôt possible avec les nouveaux moyens de transport que vous connaissez.

M. Jean Chamant, ministre des transports. C'est déjà vrai actuellement.

M. Edouard Bonnefous. C'est ce qui condamne votre conception des villes nouvelles. A leur sujet, on parle de 500.000 habitants, mais personne n'est capable de donner un chiffre exact. Les responsables eux-mêmes ne peuvent répondre avec précision et j'aimerais bien que l'on nous dise au moins quel est le point de vue du Gouvernement.

Actuellement, on attire en banlieue les Parisiens excédés par le bruit, la pollution, le coût trop élevé des loyers, mais ce qui est prévu pour les déplacements est dérisoire. En dépit de ce que vous prévoyez, les trains supplémentaires seront bientôt insuffisants. Les autobus, eux, sont de plus en plus lents, mais il n'y a pas de parking aux abords des gares ou aux terminus des lignes de métro. Que l'habitant se débrouille, semble-t-on dire.

Dans ces conditions, je voudrais bien savoir, M. le ministre, pourquoi vous allez dépenser des milliards — je crois d'ailleurs le savoir — pour réaliser la ligne Invalides-Orsay, que personne ne réclame, alors que vous continuez à refuser, contre tout bon sens, la liaison ferroviaire Orsay-Orly, souhaitée par tout le monde, et qui est absolument indispensable si l'on ne veut pas mettre plus de temps pour aller de Paris à l'aéroport que pour aller de ce dernier à l'endroit le plus loin de France.

M. Lucien Grand. Très juste !

M. Edouard Bonnefous. Savez-vous que l'on mettait moins de temps pour aller de Paris à Versailles en 1910, par chemin de fer, qu'aujourd'hui, car il y avait alors des trains directs sur la ligne des Invalides qui sont supprimés depuis de très nombreuses années ?

Je pourrais multiplier les exemples de cette situation paradoxale qui aboutit à une incohérence coupable parce qu'elle est à l'origine de tous les maux dont souffrent les habitants de la région parisienne.

Les diverses associations d'usagers ont suggéré des améliorations, mais à quoi serviront-elles si on continue à laisser les constructeurs bâtir leurs ensembles sans se soucier des équipements et des moyens de transport ?

Voilà le vrai problème. Ce qu'il faut avant tout, M. le ministre, c'est penser les constructions nouvelles en fonction des équipements collectifs, des parkings, des routes de desserte et d'accès aux transports collectifs.

La restructuration de la région parisienne est devenue un problème politique, un problème de gouvernement. Il faut que l'on dise une fois pour toutes et clairement ce que l'on veut. (Applaudissements sur de nombreuses travées à gauche, au centre et à droite.)

M. le président. Le Sénat voudra sans doute interrompre maintenant ses travaux jusqu'à vingt-deux heures. (Assentiment.)

La séance est suspendue.

(La séance, suspendue à dix-neuf heures quarante-cinq minutes, est reprise à vingt-deux heures.)

M. le président. La séance est reprise.

Nous poursuivons la discussion du projet de loi relatif à l'institution d'un versement à la charge de certains employeurs dans la région parisienne.

Dans la suite de la discussion générale, la parole est à M. Schmaus.

M. Guy Schmaus. Monsieur le président, monsieur le ministre, mesdames, messieurs, il est reconnu que le problème des transports en commun dans l'ensemble de la région parisienne est très préoccupant, mais ce sont les relations entre Paris et la banlieue et les relations de banlieue à banlieue qui provoquent les difficultés les plus graves.

Si le dossier des transports de la région parisienne, publié récemment sous l'égide du comité interministériel pour l'information, apparaît comme un constat exact, les solutions préconisées demeurent d'une singulière modestie.

La population de la région parisienne augmente de 1,5 p. 100 par an et sa densité est particulièrement élevée. C'est ainsi que la distance moyenne du lieu d'habitation au centre de la capitale est passée en vingt ans de 8 à 15 kilomètres. Deux millions d'emplois sont concentrés dans Paris, où ne résident que

1.300.000 actifs. Résultat, les migrations domicile-travail de la banlieue vers Paris ont augmenté de 25 p. 100 en six ans, soit, chaque année, 25.000 migrants quotidiens de plus.

Selon ce dossier, tandis que le trafic reste stable dans Paris, il augmente moyennement entre la banlieue et Paris et beaucoup de banlieue à banlieue. La durée moyenne des migrations aurait tendance à diminuer, 35 minutes en 1969, au lieu de 41 minutes en 1965, mais cette statistique est faussée par le fait que l'augmentation du nombre des déplacements a joué au profit de l'automobile — 45 p. 100 — dont l'usage, en dépit des encombrements, se traduit par un gain de temps.

Il en résulte que les salariés qui résident en moyenne et en lointaine banlieue — 20 p. 100 de la population active, soit 800.000 personnes — sont confrontés aux conditions de transport les plus dures et les plus pénibles. Ceux-là connaissent les files d'attente, les nombreuses correspondances, ainsi qu'une durée de trajet dépassant couramment 45 minutes et fréquemment 75 minutes. Cette partie de la population est ainsi contrainte à plus de deux heures de transport par jour.

Ce constat fait, il paraît important d'en dégager les causes, puis les remèdes. M. le Premier ministre et vous-même avez eu à cet égard une formulation un peu sommaire puisque vous avez dit en substance : « Rien n'a été fait durant le demi-siècle qui a précédé 1960, mais, depuis cette date, beaucoup d'efforts ont été entrepris par le Gouvernement ».

Permettez-moi de vous dire que de telles affirmations manquent d'exactitude. En effet, si des efforts sérieux avaient été entrepris par le Gouvernement, pourquoi la situation se serait-elle dégradée précisément durant ces dernières années ?

N'est-il pas vrai que c'est sous les gouvernements de la V^e République que l'augmentation de la population de la région parisienne s'est poursuivie et accentuée ?

N'est-il pas vrai que des modifications très sensibles se sont opérées dans les déplacements en raison d'une urbanisation et d'une implantation industrielle et commerciale anarchiques ?

N'est-il pas vrai enfin que les catégories de salariés les plus modestes, qui n'ont pu trouver que loin de Paris un logement moins onéreux, sont les premières victimes de la mauvaise qualité des transports ?

Si nous examinons les moyens préconisés par le Gouvernement, un double sentiment nous anime. D'une part, ces moyens sont grandement insuffisants, d'autre part, nous n'avons pas la certitude que les projets seront réalisés.

Pour organiser la croissance urbaine, on s'en remet au développement des villes nouvelles et à la création de pôles d'attraction en banlieue. Les objectifs sont lointains et la réussite est incertaine.

Quant à l'amélioration de la qualité du service rendu à la clientèle, on nous promet que les opérations inscrites au VI^e Plan permettront d'augmenter de 20 p. 100 la capacité de transport du métro et de 5 p. 100 de la S.N.C.F.-banlieue aux heures de pointe.

Mais le calendrier des réalisations et les projets de prolongation des lignes de banlieue restent dans le vague. On continue d'étudier !

Je voudrais, à ce propos, donner un exemple que je connais bien, celui du prolongement de la ligne de métro 13 bis jusqu'au pont de Clichy.

Je me garderai d'évoquer les multiples interventions, dont les premières datent, je crois, de 1929 — ce serait fastidieux et j'en oublierai — et je me limiterai aux cinq dernières années. En effet, le début des travaux avait été promis pour 1966. En mars 1967, monsieur le ministre, vous répondiez à Etienne Fajon : « ... que ce prolongement fait partie d'un ensemble d'opérations prévues au V^e Plan ».

En novembre 1968, vous m'indiquiez ici même : « L'expropriation et le relogement des personnes intéressées par les futurs travaux sont actuellement en cours et le projet connaîtra un début de réalisation au cours du VI^e Plan ».

Le 14 août dernier, par une question écrite, j'ai demandé des précisions quant aux prévisions concernant la date du début des travaux et le montant des crédits débloqués pour ce prolongement du métro jusqu'au pont de Clichy Or, la réponse, datée du 20 octobre 1970, est pour le moins ambiguë puisqu'elle évoque un avant-projet relatif à la création d'une ligne autonome place de Clichy—porte de Clichy et son prolongement jusqu'à Asnières. Elle se termine par cette phrase : « Le prolongement de la ligne de métro n° 13 bis jusqu'à la porte de Clichy figure dans le catalogue des opérations entre lesquelles un choix définitif reste à effectuer ».

Je ne sais s'il s'agit d'une erreur typographique, et celle-ci serait d'ailleurs grossière, mais je suis sûr que la station de métro « Porte-de-Clichy » existe depuis plus de cinquante ans. Est-ce bien sérieux ? Vous admettez, monsieur le ministre, que les études sont longues et quelquefois contradictoires.

Enfin, à l'Assemblée nationale, le 25 mai dernier, vous avez indiqué que « les instances concernées n'avaient pas encore fait

leur choix en ce qui concerne les projets qui seront finalement retenus. » Sur les six projets de prolongement des lignes de métro, n° 5 jusqu'à Orly, n° 14 vers Clamart et Velizy, n° 13 vers Saint-Denis, n° 5 vers Bobigny et n° 13 bis vers Clichy, deux ou trois, avez-vous dit, seront réalisés au cours du VI^e Plan. Mais nous ne savons pas lesquels et, pourtant, à l'automne 1967, une opération dite « carte blanche » avait permis de déterminer un ordre de priorité dans les travaux à entreprendre.

Deux remarques méritent d'être faites : premièrement, nous restons, alors que la première années du VI^e Plan est à moitié écoulée, dans une inquiétante incertitude quant aux opérations décidées ; deuxièmement, prévoir seulement deux ou trois prolongements alors que tous les projets sont reconnus comme nécessaires et urgents souligne bien l'insuffisance des moyens mis en œuvre.

On ne peut prétendre résoudre un problème de l'ampleur de celui des transports parisiens sans prendre des dispositions d'une ampleur égale. Ce n'est pas avec des mini-mesures que l'on y parviendra. Votre action ne tendra qu'à ne pas accroître la pénurie actuelle. Rattraper le retard, faire face résolument aux besoins implique une politique hardie d'investissements et d'équipements modernes.

Le département que j'ai l'honneur de représenter dans cette assemblée, souffre cruellement, comme ceux de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne, de l'insuffisance des transports en commun et du sous-équipement routier et c'est dans ces deux domaines que les solutions s'imposent.

C'est pourquoi, pour ce qui concerne le réseau ferré, à l'achèvement du R. E. R. et au raccordement de la ligne de Sceaux avec le R. E. R. à la station Châtelet, doit s'ajouter la réalisation du prolongement de toutes les lignes de métro pour lesquelles des projets existent.

L'équipement routier devrait, quant à lui, se concrétiser par l'achèvement rapide du périphérique, la réalisation des grands axes assurant les sorties de Paris et de la rocade circulaire A 86. Enfin, il convient d'assurer la construction rapide des voies sur berge.

Le projet de loi ne saurait nous satisfaire étant donné ses limites. Il s'inscrit dans un plan de mesures partielles notablement insuffisantes. L'amélioration réelle des transports dans la région parisienne passe par une politique d'urbanisation cohérente, donc par l'élaboration d'un programme démocratique d'urbanisation lié à un programme des transports. Soyez assuré, monsieur le ministre, que les usagers agiroient pour les imposer. (Applaudissements sur les travées communistes et socialistes.)

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

M. Georges Dardel. Monsieur le ministre, mes chers collègues, l'attention de cette assemblée, son opinion comme celle de l'Assemblée nationale, doit vous faire sentir, ce soir, à quel point le projet gouvernemental est populaire et requiert de la part des parlementaires leur approbation, d'un côté comme de l'autre, qu'ils soient de l'opposition ou de la majorité.

À la lecture des compte-rendus de l'Assemblée nationale et à l'audition de nos déclarations d'aujourd'hui, nous nous rendons compte à quel point le projet de loi que vous défendez est un projet qui n'apparaît pas comme ayant toute la confiance et toute l'autorité qu'il eût fallu pour un problème aussi important.

Je dois dire au rapporteur de commission qu'il a commis ce soir, à mon avis, deux petites erreurs dans son argumentation. La première a trait à la position des contribuables de province que la participation de l'Etat par rapport à l'ensemble de ce qui se passe dans le pays rendrait responsable d'un déficit des transports parisiens dans ce domaine, et nous verrons tout à l'heure en quoi l'Etat a eu une position un peu particulière car je considère que, par le jeu d'impositions, il fraude quelque peu sa participation.

Par ailleurs, en ce qui concerne le projet de loi qui nous est soumis, je me demande à quel point les contribuables, qui sont aussi les consommateurs de province, ne paieront pas autant par le jeu de l'augmentation des tarifs marchandises au moins autant que par la participation de l'Etat au déficit actuel.

En ce qui concerne la S.N.C.F. et la R.A.T.P., je suis moi-même cheminot et j'ai été le plus ancien des administrateurs de la Régie ; je puis donc me permettre, monsieur le rapporteur, de vous dire qu'il ne faut comparer que ce qui est comparable. La S.N.C.F. a pu se permettre un redressement extrêmement important en province et vous vous en rendez compte ; ce n'est pas seulement dû à la suppression des emplois de cheminots, mais aussi à la disparition d'un certain nombre de lignes qui étaient déficitaires. La notion de service public a été abandonnée pour aller vers celle de rentabilité. Qu'est-ce que cela a donné ? Une satisfaction financière. Je puis vous dire, moi qui suis Normand, qu'on ne trouve chez moi aucune ligne dans un rayon

de soixante kilomètres pour pouvoir arriver dans nos campagnes. En se plaçant sur le plan du service public, nous n'avons plus les services que rendaient les anciennes lignes S. N. C. F. d'avant-guerre.

M. Charles Suran, rapporteur pour avis. Très bien !

M. Georges Dardel. Peut-être était-ce nécessaire, mais qu'on ne nous parle pas de choses comparables puisqu'à la R. A. T. P., au contraire, il n'y a pas eu de suppressions de lignes. Nous reviendrons tout à l'heure, en ce qui concerne les services de Paris et de banlieue, sur les inconvénients qu'occasionne, sur le plan des services rendus, la disparition de certaines lignes S. N. C. F.

L'insatisfaction est générale. En lisant les débats de l'Assemblée nationale, je constate qu'incontestablement le mécontentement y est au moins aussi grand qu'il l'est dans cette assemblée, habituée à une certaine mesure dans les propos et dans la critique. Il est bien évident que le palliatif qui nous est présenté est insuffisant. Quelques-uns de ceux qui sont ici ont fait partie des assemblées parisiennes. Après peut-être quinze ans de discussions, de critiques, de suggestions, qu'il s'agisse du conseil général de l'ancien département de la Seine, qu'il s'agisse du conseil municipal de Paris, de la Régie autonome des transports parisiens où j'étais, avec l'un de vos collaborateurs, monsieur le ministre, un des administrateurs ou qu'il s'agisse du syndicat des transports avant la création de l'office, après ces quinze ans de discussions, la montagne accouche d'une souris. Encore faut-il essayer de voir la répercussion de ce projet de loi sur le plan social.

Il est bien évident que, lorsqu'on compare les chiffres, on s'aperçoit que ce qui paraît important aux entreprises et à tout le monde est peu de chose par rapport au trou qui a été creusé dans le budget des transports parisiens, Régie autonome des transports parisiens et Société nationale des chemins de fer français. Or, sur le plan des investissements, lorsque l'on compare le rendement de la taxe, oh pardon ! le rendement de la participation, de ce qui sera payé — puisqu'on n'ose pas employer le mot taxe — quand on compare ce rendement avec le trou qui existe dans le déficit d'exploitation, on s'aperçoit que si on peut avoir quelques vagues espoirs pour 1972, monsieur le ministre, il faut bien reconnaître très vite que cela ne servira qu'à combler le déficit et n'apportera pas, sur le plan de l'investissement, ce que nous attendons.

Ce ne sont pas les élus qui l'ont voulu, ni les administrateurs locaux, l'explosion de mécontentement est venue subitement, tout comme est venu mai 1968, il n'y a pas si longtemps, sans qu'on s'en rende compte, sans que les organisations, les responsables et ceux qui discutaient de la chose publique aient senti qu'il était urgent de trouver des remèdes.

Nous assistons à une explosion de mécontentement dans le public. Qu'on ne parle pas de manœuvre politique, mais seulement de la colère de l'usager, qui en assez de la façon dont il est transporté. Or, monsieur le ministre, vous avez déclaré à l'Assemblée nationale que seulement 15 p. 100 de la capacité des lignes de métro serait améliorée en cinq ans. Il y a d'ailleurs une contradiction avec ce que j'ai entendu tout à l'heure et le dossier des transports que M. le Premier ministre a bien voulu nous adresser dernièrement, puisqu'il annonce 20 p. 100 en trois ans dans le fameux programme triennal exceptionnel. Mais je ne vous chercherai pas querelle au sujet de ces 5 p. 100.

De toute façon, 15 ou 20 p. 100, c'est nettement insuffisant pour régler le problème que nous connaissons en ce moment, problème de l'entassement, de la fatigabilité extraordinaire qui est devenu le lot de millions de Parisiens et qui nous oblige à prévoir une véritable politique de la construction de moyens de transport adaptés à notre époque.

Sur le plan des résultats pratiques, nous, les élus parisiens, qui depuis longtemps avons examiné ces problèmes, nous avons senti venir l'échéance. Vous avez annoncé à l'Assemblée nationale que vous alliez mettre six projets à l'étude et que deux ou trois seulement pourraient être réalisés au cours du VI^e Plan. Vous comprendrez notre inquiétude devant l'urgence de ces problèmes. Que deviendront certains projets essentiels dont il n'est pas fait mention dans le Plan ni dans les documents que le Gouvernement nous a transmis ? Que deviendront, par exemple, le projet de ligne Sceaux—Luxembourg—Châtelet ? Quand interviendra le prolongement de la ligne n° 5 jusqu'à Orly et vers Bobigny, le projet de prolongement de la ligne n° 14 vers Clamart et Vélizy et le projet de prolongement des lignes 13 et 13 bis vers Saint-Denis et Clichy ? Qu'advient-il de tous ces projets ?

Quant à la S. N. C. F., permettez à l'ancien cheminot que je suis et à celui qui a été maire pendant vingt et un ans d'une commune de la banlieue ouest de trouver extraordinaire que des lignes qui existent, comme il en existe entre Massy-Palaiseau, Rungis et Orly, comme celle de Versailles—Massy-

Palaiseau—Vélizy, comme celles que nous connaissons entre Puteaux et Issy-les-Moulineaux soient fermées dans cette région parisienne ou réduites à un faible trafic, et pour lequel il n'est pas besoin d'investissements extraordinaires mais seulement de matériel et de rotations.

J'appartiens à un département que je n'ai pas voulu, les élus de la région savent à quel point, étant président du conseil général, j'ai lutté contre l'éclatement de cette région. J'appartiens maintenant à un département en forme de croissant, où il n'y a pas un seul moyen qui permette d'aller d'un point à un autre sans passer par un autre département : ainsi, pour que les administrés aillent à leur préfecture, il faut qu'ils traversent Paris.

Voilà la situation, ce n'est pas très grave de traverser Paris — puisque nous connaissons notamment que ces départements sont une erreur — mais ce qui est grave c'est le temps passé pour se rendre d'un point du département à l'autre.

En ce qui concerne le R. E. R., nous avons eu l'occasion dans les assemblées parisiennes et au conseil d'administration de la R. A. T. P. d'en discuter longuement. J'ai deux questions à vous poser, deux questions qui n'ont pas trouvé encore de réponse convenable dans les débats parlementaires et dans les discussions des assemblées locales : quel est le coût de cette opération ? Comment est-elle réalisée et par quelle technique ? Les élus du département, quelles que soient leurs opinions — ce n'est pas le problème — ont depuis le début de cette opération fait entendre leur voix ; ils n'ont jamais été écoutés. Les technocrates sont les patrons. Tout le monde sait les pouvoirs qu'ont les assemblées parisiennes sur ces organismes nationaux dont je parlais tout à l'heure.

Mais, monsieur le ministre, on constate, par exemple, que la station Aubert coûterait à elle seule, paraît-il — ce sont les édiiles qui le disent — une somme de l'ordre de 35 milliards d'anciens francs.

On sait la lenteur avec laquelle l'expérience du R. E. R. a été menée entre la Défense et le pont de Neuilly où l'on arrivait, les jours de grâce, à avancer de deux mètres avec la fameuse « taupe ». On sait le refus qui nous a été opposé d'installer une station intermédiaire entre la Défense et l'Etoile. On sait que les technocrates nous avaient dit, à nous les élus, que nous avions tort de la réclamer, qu'il fallait faire passer le métro largement sous la Seine par la congélation du sol. C'est cela qui empêchait paraît-il, d'implanter la station intermédiaire indispensable. Bien entendu, après l'échec de la « taupe », on est venu à faire passer le métro sous la Seine de la façon la plus habituelle, la plus convenable. A ce moment-là, la station intermédiaire du pont de Neuilly était possible. Mais on constate maintenant que l'on a empêché ainsi, dans une région où l'on devait construire plus d'un million de mètres carrés de bureaux, d'implanter une station qui en eût permis la desserte normale. Le fait de ne pas la construire nous donnait déjà, aux heures de pointe, cinquante autobus à l'heure pour distribuer dans cette région la population nécessaire à l'occupation de tous ces bureaux. Nous aurons l'occasion d'en reparler lorsque reviendront dans cette assemblée les problèmes d'urbanisme.

Ce qui est valable pour les transports l'est encore plus pour la climatisation, qui a été construite avec ses infrastructures pour la moitié de ce qui est maintenant nécessaire. On a permis le doublement des surfaces de construction à la Défense alors que l'on n'a pas permis la construction de la station au pont de Neuilly, grâce à laquelle des milliers de travailleurs auraient profité d'une desserte normale. C'est l'ingénieur en chef de la R. A. T. P. qui disait : « Il suffira tout simplement de construire un tapis roulant pour monter à la Défense. »

Monsieur le ministre, des milliards ont été engagés dans cette opération sans qu'une solution valable soit apportée, alors qu'il eût suffi d'écouter les élus locaux. On nous propose maintenant la construction d'un métro omnibus dans une sorte de rocade pour relayer le métro express. Tel est le point où l'on arrive lorsque le bon sens des élus de la population n'est pas entendu des technocrates, que les responsables anonymes de la Régie n'écoulent que la voix des techniciens.

Pour en revenir à notre propos de ce soir, qui se rapporte, qu'on le veuille ou non, à ce qu'il faut bien appeler une taxe, je voudrais dire à nos collègues de province qui, tout naturellement, pensent toujours que les Parisiens — c'est vrai dans un certain sens — sont favorisés, que la régie autonome des transports parisiens n'a jamais été autonome et qu'il eût bien mieux valu l'appeler « régie nationale des transports parisiens ».

En effet, non seulement à son origine, mais encore beaucoup plus depuis la réforme de la V^e République, la R. A. T. P. n'a jamais eu grand-chose à voir avec la région parisienne, avec Paris en particulier. Pensez, mes chers collègues, que, sur vingt et un administrateurs de la R. A. T. P., quatre seulement sont

des élus de la région parisienne ! Deux pour Paris et deux pour les huit autres départements.

Pensez que les assemblées départementales et l'assemblée de Paris n'ont comme pouvoir sur la R. A. T. P. que celui d'accepter de gré ou de force les impositions qui leur sont présentées par le Gouvernement. Si ces assemblées n'acceptent pas d'inscrire dans leur budget les pourcentages qui leur sont imposés, le préfet leur applique la règle des dépenses obligatoires. Elles n'ont donc, en aucun domaine, aucun pouvoir sur la R. A. T. P.

Vous nous avez parlé ce soir, monsieur le ministre, d'une réforme. Vous nous avez dit que ces quinze organismes qui s'occupent des transports de la région parisienne ne devaient plus en former qu'un. J'aurais aimé vous entendre dire que cette réforme irait dans le sens des libertés locales et que nous trouverions, dans cet organisme, une majorité de ceux qui votent l'impôt, de ceux qui ont des responsabilités à prendre, c'est-à-dire des élus. Or, ce n'est pas ce que j'ai cru comprendre et je souhaite que vous me détrompiez tout à l'heure.

Vous nous avez parlé d'un contrat avec la R. A. T. P., comme celui que vous avez passé avec la S. N. C. F. Je ne veux pas discuter sur le fond de ce contrat avec la S. N. C. F. ; mais, si vous traitez de la même façon la R. A. T. P., il faut que vous considériez la Régie comme un organisme national et non plus comme un organisme régional ou interdépartemental. Dans ce domaine, les assemblées de la région parisienne n'ont jamais refusé de prendre leurs responsabilités. Mais, comme tous les organismes de Paris et de sa région, elles sont dessaisies de tout pouvoir.

La taxe qui nous est proposée est particulière. J'ai fait tout à l'heure à notre rapporteur la démonstration qu'après tout, qu'ils soient contribuables ou consommateurs, les Français de toutes les régions de France seront amenés à payer, puisque les productions industrielles de la région parisienne vont dans toute la France.

Ce qui est plus grave, c'est que vous parlez d'une incidence sur les prix de 0,80 ou 0,90 p. 100. J'aimerais bien une explication, car je me demande comment il peut en être ainsi en raison du nombre des organismes qui vont avoir à payer la taxe sur le personnel. Depuis l'achat de la matière première, la confection du produit jusqu'à sa vente, il y aura superposition et nous savons bien que, dans l'industrie comme dans le commerce, ce n'est jamais par une réduction des prix, mais toujours par une augmentation des marges bénéficiaires que se traduit ce genre de superposition.

Or, pensez-vous, mes chers collègues — nous en avons souvent parlé dans les assemblées parisiennes — que c'est seulement en partant du nombre des travailleurs et de salaires plafonnés que l'on peut résoudre le problème de la taxe de transports sur le fond duquel nous sommes d'accord ?

Il existe à Paris un certain nombre d'organismes dans lesquels la rémunération du personnel n'est pas suffisante pour mesurer le service rendu par les transports collectifs. Je pense, par exemple, aux grands magasins. Vous faites reposer une imposition de cette nature uniquement sur le nombre d'employés qui y travaillent et sur leurs salaires, dont on sait à quel point ils sont ridicules. Cela n'est pas suffisant pour prouver le service rendu.

Vous savez, par exemple, monsieur le ministre, que certains grands magasins, comme la Samaritaine, possèdent une entrée de métro. Peut-être avez-vous appris par vos services que certains grands magasins situés sur la rive droite ont fait des approches pour obtenir des sorties du futur R. E. R. dans ou à proximité de leurs bâtiments, alors que les rames passeront à 40 ou 50 mètres au-dessous d'eux.

Vous devez savoir aussi que certains grands magasins qui se sont installés à l'américaine loin de Paris ont passé des accords avec des transporteurs publics, mais particuliers, des transporteurs privés, pour faire transporter leurs clients à moindre prix. Ne croyez-vous pas que c'était là une source de revenus aussi importante que celle qui, imposée aux entreprises, va peser sur les prix ? Ne croyez-vous pas que cette perception à l'arrivée eût été plus logique que celle qui consiste à créer une cascade d'impositions sur les salaires ?

Ne nous a-t-on pas dit, au cours des dernières années, qu'il fallait supprimer — et l'on a eu raison de le faire — l'impôt sur les salaires ? Ce sont nos ancêtres qui chantaient déjà l'impôt sur les salaires. Plutôt, disaient-ils, imposer les revenus qu'imposer les salaires. On a supprimé l'impôt de 5 p. 100. Ce que l'on nous avait expliqué, à nous, représentants des collectivités locales, auxquelles on a tant retiré d'autonomie par la suppression de la taxe locale, c'est que la taxe sur la valeur ajoutée supprimait les problèmes d'imposition sur les salaires. Or, maintenant, nous y revenons, car, après tout, ce n'est que du salaire différé !

Permettez-moi tout de même de constater, après les dernières grèves, avec quelle parcimonie on accorde quelques faibles aug-

mentations de salaires aux travailleurs de cette région, qui veulent améliorer leur pouvoir d'achat, tandis que, d'un seul coup, on estime que la masse globale des salaires peut être augmentée sur le plan des entreprises. Si c'était réellement limité au plan des entreprises, pensez bien, monsieur le ministre, que nous ne serions pas en train de nous chamailler. En définitive, c'est le consommateur qui va payer ; c'est la charge qu'il supporte qu'on augmente. La différence sera donc encore plus grande entre le salaire réel et le salaire payé. Nous ne pouvons accepter un tel système.

La notion de chiffre d'affaires est de plus en plus importante, parce que nous vivons une période où, dans la banlieue parisienne, le petit commerce est de plus en plus en difficulté et tend à disparaître. Nous sentons aussi que la contribution qui va être calculée sur les salaires des travailleurs va servir, en définitive, pour un pourcentage important, à transporter les clients des grands monopoles de Paris, de la banlieue ou de la grande banlieue parisienne. Là aussi, nous sentons l'injustice.

Il est aussi un problème sur lequel nous voudrions bien nous expliquer et dont les assemblées parisiennes discutent depuis des années. Le déficit d'exploitation de la R. A. T. P. a atteint près d'un milliard de francs en 1969. Nous savons qu'une part de ce déficit est due aux réductions tarifaires d'ordre national, par exemple la réduction accordée aux familles nombreuses. Quant aux trois autres quarts, ils sont résolument destinés à combler la non-augmentation des tarifs et ce pour de nombreuses raisons, notamment le fait qu'ils entrent en ligne de compte pour le calcul du S. M. I. C.

Mais, sur ces trois quarts du déficit — 750 ou 760 millions de nouveaux francs — 70 p. 100 incombent à l'Etat et 30 p. 100 aux collectivités locales. C'est encore un nouveau transfert de charges que nous avons connu car, avant la V^e République, c'était 80 p. 100 et 20 p. 100. Nos collègues de province peuvent s'étonner et nous avons entendu tout à l'heure M. Pinton nous dire : pourquoi 70 p. 100 du déficit sont-ils payés par l'ensemble des contribuables nationaux et seulement 30 p. 100 par les collectivités locales ?

Mes chers collègues, l'Etat joue là encore un jeu un peu particulier du fait des impositions. Vous allez voir que ces impositions ont un curieux caractère ! Si les collectivités locales paient 30 p. 100, il faut bien voir que ces 30 p. 100 représentent en valeur absolue plus que les 70 p. 100 de l'Etat. Pourquoi ? Parce que l'Etat perçoit la T. V. A. et les impositions sur ce service public national, qu'il la perçoit non seulement sur ce qui est payé par les usagers, mais aussi sur sa propre part — ce qui est magnifique ! — ainsi que sur celle des collectivités locales...

M. Charles Suran, rapporteur pour avis. Très bien !

M. Georges Dardel. ... ce qui fait qu'en définitive les collectivités locales paient plus que l'Etat, alors qu'apparemment les textes laissent penser que 70 p. 100 sont supportés par l'imposition nationale. En 1970, 46 millions de francs ont été récupérés sur les collectivités locales et 107 millions de francs sur la propre part de l'Etat.

Mes chers collègues, nous siégeons dans une assemblée représentative des collectivités locales. Certains élus des grandes villes nous ont démontré que, par le jeu de la T. V. A. perçue sur les collectivités locales, l'Etat, lorsqu'il accorde des subventions, reçoit plus qu'il ne donne. Or, le Sénat sait que la subvention est une forme de subordination qui est très longue à vaincre.

M. Charles Suran, rapporteur pour avis. Très bien !

M. Georges Dardel. Cette subordination pourrait disparaître à partir du moment où l'Etat ne prendrait pas d'un côté ce qu'il donne généreusement de l'autre.

Dès lors, je vais vous poser une question, monsieur le ministre. On parle toujours de versement, ce qui nous agace un peu. Pourquoi ne parle-t-on pas de taxe ? J'ai l'impression que l'on va continuer ce système d'imposition, ce système d'impôt sur le revenu ou d'impôt sur le revenu de l'impôt. Cela permettra, par un tour de passe-passe, de faire porter la T. V. A. sur un versement considéré comme un manquement au tarif. Ce doit être la raison pour laquelle on veut à tout prix appeler cela un versement et non une taxe.

Mes chers collègues, nous sommes méfiants et nous avons quelques raisons de l'être. Actuellement, le prix des transports parisiens est calculé — l'expression est barbare — sur « le module d'équilibre ». Or, monsieur le ministre, nous aimerions savoir, puisque vous avez annoncé à l'Assemblée nationale que vous n'entendiez pas toucher au prix de la carte de transport des travailleurs de la région parisienne, puisque vous allez augmenter les tarifs de tous les autres voyageurs, comment ce module pourra être différent selon que l'utilisateur achète un billet à chaque voyage ou qu'il bénéficie d'une carte d'abonnement.

Nous enregistrons cet engagement, mais nous aimerions, au moment où vous allez augmenter les tarifs des transports, que les travailleurs, par ce biais, ne règlent pas le déficit d'explo-

tation de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. de leur poche alors qu'ils l'auront déjà payé par un prélèvement sur leurs salaires.

L'Etat dispose de dix-sept voix sur vingt et une au conseil d'administration de la R. A. T. P. Il est actuellement le maître du budget de la Régie et règle les problèmes de tarification de la S. N. C. F. Je me souviens que le commissaire du Gouvernement ici présent, interrogé par les administrateurs que nous sommes sur la suite qui serait donnée aux propositions formulées par les représentants des élus ou par les représentants du personnel, nous disait que l'Etat ne fixait pas les règles de façon définitive. Or, l'Etat est le maître du budget de la R. A. T. P. et fixe le montant des crédits pour le renouvellement des équipements, qui peuvent être de 5 p. 100 ou même de 70 p. 100, selon la conception qu'il a de la modernisation de l'entreprise. Dans ces conditions, vous imaginez jusqu'où l'on peut aller en matière d'augmentation du module et en matière d'augmentation des tarifs qui pourrait intervenir en plus de la participation de 2 p. 100 imposée pour l'ensemble des travailleurs.

C'est la raison pour laquelle nous aimerions obtenir quelques précisions sur cette véritable autonomie qui doit être accordée à la R. A. T. P. et croyez que notre scepticisme, qui dure depuis vingt-cinq ans, a quelque raison d'exister.

Il est évident, mes chers collègues, que ce problème intéresse non seulement l'ensemble de cette assemblée, non seulement les transports parisiens, mais toute la politique des transports de l'ensemble de la France. Je sais bien, même si tout un chacun est contre le système actuel, qu'il se trouvera une majorité à l'Assemblée nationale pour voter ce projet. Et nos collègues de province sont amenés à se demander pourquoi ils ne bénéficieraient pas aussi d'une amélioration de leurs moyens de transports. Ils ont raison de réclamer pour les villes françaises des possibilités comparables. Mais hélas ! le moyen retenu est toujours le même, c'est-à-dire le transfert des charges de l'Etat vers les collectivités locales ou, comme c'est souvent le cas, vers le consommateur.

M. Charles Suran, rapporteur pour avis. Très bien !

M. Georges Dardel. Ce petit moyen, qui n'est seulement qu'un moyen de voir venir, ne réglera pas nos problèmes.

Monsieur le ministre, depuis plus de vingt-cinq ans que je participe à la vie politique de la région parisienne, je puis vous dire qu'autant que le pain, autant que la nourriture de chaque jour, le transport parisien est une chose essentielle pour la population. Nous sommes arrivés à un point de non-retour.

Si très rapidement, après tant et tant d'années de tergiversations, on ne règle pas d'une façon ou d'une autre ce problème qui conditionne la vie de nos concitoyens, qui est plus un problème social qu'un problème financier, nous allons vers de graves difficultés. Les étudiants, qui sont bouillants, ont créé à ce pouvoir, parce qu'ils n'avaient pas d'avenir devant eux, de graves problèmes.

Mais croyez bien que, dans cette agglomération devenue monstrueuse, avec ses dix millions d'habitants, la population en aura bientôt assez de passer deux, trois ou quatre heures par jour entassée dans des moyens de transports inconfortables ; vous connaîtrez alors des problèmes qui seront au moins aussi importants, car l'inquiétude est grande.

Il faut aller à Saint-Lazare, le soir, au retour des travailleurs, il faut fréquenter le métro aux heures d'affluence, pour s'apercevoir que ce n'est pas un problème de propagande politique, mais un problème de mécontentement général.

Les membres du groupe socialiste ne peuvent pas voter contre ce texte parce que nous approuvons depuis longtemps le principe qui l'inspire, mais les modalités qu'il retient nous paraissent détestables. Pourquoi ne pas avoir imposé une taxe aux grands magasins, qui vivent largement grâce aux transports parisiens ? Pourquoi avoir limité ce versement de 2 p. 100 au plafond de la sécurité sociale, ce qui, d'une façon anachronique, dispense de ce versement les salaires les plus élevés des entreprises ? Nous regrettons aussi que les petites entreprises ne soient pas préservées, comme nous l'aurions souhaité.

Mais nous ne pouvons pas non plus être pour, parce que cette mesure est un trop pâle palliatif devant l'importance, devant ce que nous pourrions appeler la « monstruosité » du problème posé. Ce palliatif rendra plus dramatique dans les années prochaines le problème des transports collectifs dans la région parisienne.

Nous sommes solidaires de ces travailleurs à qui l'on rend, chaque jour, la tâche de plus en plus insupportable. Il serait important de recueillir l'avis du corps médical pour savoir ce qui est le plus dur de la chaîne ou du transport collectif dans la vie d'un ouvrier de notre région. Nous sommes solidaires de ceux à qui, dans les nouvelles villes et dans les anciennes communes-dortoirs, on refuse toute culture et tout droit à la distraction. Nous sommes solidaires de ceux que l'on enferme chaque soir dans les cités-boîtes d'allumettes où ils entendent à travers les murs tous les bruits de la vie familiale d'à côté. Nous sommes

solidaires de tous ces usagers qui protestent contre la façon dont on les transporte.

Nous nous abstenons de voter cette loi parce qu'elle n'offre aucune perspective pour le proche avenir. Monsieur le ministre, nous pourrions apporter notre accord à votre déclaration d'intention si celle-ci était accompagnée de moyens financiers, mais vous reconnaissez vous-même les difficultés que vous rencontrez dans ce domaine, et la réponse que vous avez faite à tous les groupes de l'Assemblée nationale, et notamment à ceux de la majorité, nous laisse bien inquiets.

Nous nous demandons ce qui, dans le prochain plan quinquennal, pourra être réalisé. Aurez-vous, au cours du VI^e Plan, la possibilité de résoudre les problèmes qui sont posés dans l'immédiat ? Je ne le pense pas, si j'en crois vos propres déclarations à l'Assemblée nationale.

Une autre raison nous amène à nous abstenir. Nous n'entendons pas faire de l'opposition systématique et nous souscrivons bien volontiers à ce projet s'il était la traduction d'un plan raisonnable, d'un plan humain. Ce n'est pas le cas.

Tout à l'heure, certains collègues, avec beaucoup de talent, dénonçaient la création de ces villes satellites trop près de Paris, ce qui avait pour conséquence de multiplier les problèmes de transport sans résoudre pour autant le problème de la vie dans une collectivité solide et équilibrée.

J'ai été longtemps maire d'une commune. C'était la plus équilibrée de la région parisienne. En 1953 ou 1954, 50 p. 100 des travailleurs salariés de cette commune travaillaient dans la ville même. Vous me direz que, par rapport à la province, c'était peu. Mais c'était un maximum pour notre région : 50 p. 100 de gens ne se déplaçaient pas.

On a fait la Défense. Aujourd'hui, il n'y a plus d'usines. Là où la commune avait prévu une zone d'implantation pour des industries propres, on a obligé, pour des raisons de spéculation immobilière, pour y faire du « grand standing », les usines propres, telle la petite industrie électronique, à partir. Qui travaillera à la Défense ? Des employés de bureau qui viendront d'autres régions, et quelquefois de très loin. Le déséquilibre sera complet.

L'exemple de cette commune n'est pas unique. Depuis quinze ans, le problème des communes dortoirs est connu. Il n'est pas pour autant réglé. Les habitants rencontrent toujours les mêmes difficultés. On peut même dire qu'elles s'aggravent. Il a fallu que l'urbanisme créé à la Défense prévoie cinquante autobus à l'heure pour résoudre un problème de transport qu'on n'a pas su résoudre avec le R. E. R. Je dois souligner à l'adresse de nos collègues de province que les assemblées parisiennes avaient discuté longuement et voté cette opération d'urbanisme qui devait être celle du siècle. Le district avait pris position. Tous les organismes intéressés avaient donné leur avis sinon leur accord. Mais tout a été faussé par un ministre qui, par un simple décret, a décidé de doubler le volume des constructions sans pour autant multiplier les équipements collectifs prévus.

Bien mieux ! Les pénalités imposées aux industriels parisiens qui veulent se maintenir et construire dans la région parisienne n'ont pas été appliquées. C'est le règne du bon vouloir qui a prévalu, en fonction de l'aménagement d'une région déterminée.

C'est un problème dont nous reparlerons un jour. Nous avons, il y a près de dix ans, dans les assemblées parisiennes, évoqué les problèmes de La Villette et de Rungis. Je dis aujourd'hui, non pas pour que cela figure au *Journal officiel*, mais pour qu'on s'en souvienne, qu'on parlera avant dix ans, de la même façon, du problème de la Défense.

Pour toutes ces raisons, monsieur le ministre, parce que nous voulons que l'équilibre moral et physique de millions d'habitants, de travailleurs de la région parisienne, soit respecté, nous ne pouvons pas nous permettre de voter cette loi malgré notre accord sur ce que nous appelons la taxe.

Nous la considérons en effet comme dangereuse parce qu'elle laisse, par le peu de mesures concrètes qu'elle comporte, trop de latitude au pouvoir réglementaire et parce qu'elle ne répond en aucune manière à la revendication essentielle de la population parisienne qui est d'avoir des transports collectifs confortables afin que Paris, notre capitale, votre capitale, celle du Gouvernement, ait les transports en commun qu'elle mérite. (*Applaudissements sur les travées socialistes et communistes.*)

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, la simple correction, je dirai même la courtoisie, exigent que je réponde à tous les orateurs qui, après moi, se sont succédés à cette tribune. Je le ferai brièvement en évitant autant que possible les redites.

Je voudrais tout d'abord assurer l'honorable rapporteur pour avis de la commission des finances que je ne crois pas, dans

mon intervention, avoir fait ce qu'il a appelé lui-même une description idyllique de la situation des transports parisiens. Je connais trop bien cette situation qu'a longuement et complètement exposée le dernier orateur, M. Dardel, pour penser un seul instant qu'elle soit à aucun égard idyllique. J'ai simplement voulu exposer ce qu'étaient les projets — je ne dis pas les intentions — du Gouvernement au cours du VI^e Plan.

Si j'ai été un peu long sur ce point, j'espère que le Sénat voudra bien m'en excuser. Mais j'ai eu le souci d'être complet et d'indiquer quels étaient les projets qui, entre 1971 et 1975, et plus spécialement entre 1971 et 1973, seraient réalisés.

La situation sera-t-elle idyllique ensuite ? Je ne suis pas assez naïf pour oser ici, ce soir, l'affirmer. Je pense simplement qu'une fois ces réalisations mises en œuvre, une partie — je dis bien une partie — du problème aura reçu sa solution ; mais je n'ignore pas que des années d'efforts seront nécessaires pour parvenir à une situation satisfaisante, constatant, ce qui est vrai — ce n'est pas moi qui l'ai dit, mais je reprends le propos à mon compte — que, pendant un demi-siècle, entre 1910 et 1960, pratiquement rien ou peu de choses ont été faites, ce dont, je crois, tout le monde peut convenir avec objectivité.

Au nom de la commission des affaires sociales, M. le sénateur Grand s'est étonné de ce que le versement institué par ce projet de loi — je devrais dire la cotisation additionnelle mise à la charge des employeurs des quatre départements concernés — soit recouvré par la sécurité sociale qui en affecterait ultérieurement le produit au syndicat des transports parisiens. Je vous ai indiqué, dans mon propos, qu'après maintes réflexions et hésitations, le Gouvernement s'était en fin de compte rallié à cette modalité parce qu'il lui était apparu, compte tenu des différentes hypothèses qui auraient pu être retenues, que c'était encore celle qui présentait le moins d'inconvénients.

C'est la raison pour laquelle il est proposé, notamment dans l'article 3 qui sera soumis tout à l'heure à vos délibérations, que ce versement soit effectué à l'U.R.S.S.A.F. Il est exact que ce même article 3 — je réponds directement à la question de M. le sénateur Grand — prévoit que le syndicat des transports parisiens et, après lui, l'organisme qui lui succédera, aura la charge d'en répartir le solde entre les entreprises de transport sous réserve de frais de recouvrement assurés par l'U.R.S.S.A.F. et qui lui seront remboursés.

Je pense que le Sénat acceptera de laisser aux décrets d'application, si la loi est votée, le soin de déterminer de la manière la plus satisfaisante à quel montant seront évalués ces frais de recouvrement.

M. Boucheny, dans son intervention, a naturellement articulé à l'égard du Gouvernement un certain nombre de griefs que nous avons coutume d'entendre ; il a paru nous reprocher d'avoir agi en quelque sorte sous la pression de l'opinion publique. Cette présentation des choses ne me choque nullement. Nous sommes en régime démocratique et je ne vois pas quel reproche on pourrait adresser à un groupement qui, pour résoudre tel ou tel problème, tiendrait compte de l'opinion publique.

M. Boucheny et le Sénat me permettront d'affirmer que, bien avant que ne se manifeste la mauvaise humeur des usagers, le Gouvernement avait, quant à lui, songé à un certain nombre de dispositions. Il n'a pas attendu, je l'ai indiqué tout à l'heure, le VI^e Plan pour faire un effort particulièrement important en faveur des transports collectifs de la région parisienne. Que ce soit pour moi ici l'occasion de rappeler que déjà, au cours du V^e Plan, c'est-à-dire entre 1965 et 1970, le montant des investissements destinés aux transports collectifs dans la région parisienne s'est élevé à la somme de 5 milliards de francs, valeur 1970 ; c'est un effort qui n'est pas négligeable.

C'est en fonction même de ces problèmes que le Gouvernement essaie de se déterminer. Obéissant à ce mobile et après avoir pris une claire conscience des vraies dimensions et des données de ces problèmes pour les comparer aux possibilités de l'Etat dans ce domaine, nous avons décidé d'amorcer un effort considérable dont je persiste à penser qu'il n'a pas de précédent.

En réponse à une observation de M. Boucheny j'indiquerais que le produit de la vignette automobile, qui avait reçu à l'origine l'affectation que chacun connaît, a été, à partir d'un certain moment, versé au budget général. Mais aucun sénateur n'ignore qu'à l'heure actuelle, et déjà depuis plusieurs années, le montant de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité versé aux personnes âgées qui réunissent les conditions pour l'obtenir est de loin très supérieur au produit annuel de la vignette et que, par conséquent, c'est le budget général qui fait l'effort supplémentaire destiné à servir l'allocation du fonds national de solidarité aux personnes qui en sont titulaires.

M. Edouard Bonnefous, qui a bien voulu m'avertir qu'il ne serait pas là ce soir pour entendre la réponse que je dois faire à son intervention, a soulevé des problèmes d'ensemble, fort intéressants d'ailleurs, ayant trait à la politique d'urbanisation poursuivie dans la région parisienne et aux méthodes employées

pour tenter, dans la mesure du possible, de maîtriser sa croissance. Les arguments que nous avons entendus à cet égard étaient fort intéressants. Ils se situent à la fois dans notre débat et un peu en dehors. M. le sénateur Bonnefous ne m'en voudra pas si je réponds seulement à la partie de son intervention qui me paraît avoir davantage sa place dans l'axe du débat qui nous réunit ce soir.

J'ai été l'objet d'un reproche contradictoire. M. le sénateur Bonnefous m'a dit : « Vos propos tenus ici cet après-midi, et déjà annoncés dans votre intervention à l'Assemblée nationale, laissent entendre que, dans le courant de l'été, il sera procédé à une hausse des tarifs des transports dans la région parisienne ». C'est vrai. Dans le même temps, M. Pinton, à la fois dans son rapport écrit et dans les commentaires qu'il a faits à la tribune, a reproché au Gouvernement, en matière de tarifs des transports publics, de ne pas s'approcher de la vérité des prix. C'est une contradiction dans laquelle je crains que beaucoup de gouvernements du présent et de l'avenir n'aient à se débattre. En effet, si, dans ce domaine particulier, l'on devait approcher de la vérité des prix, ou mieux encore la réaliser, le module d'équilibre — pour reprendre une expression qui n'est ni de M. Dardel ni de moi — qui est aujourd'hui de 0,70 franc, devrait passer à 1,20 franc. C'est à ce niveau que la R.A.T.P. pourrait, par ses recettes, couvrir la totalité de ses dépenses d'exploitation. Pour des raisons que le Sénat comprendra il n'est pas question, dans l'esprit du Gouvernement, d'arriver par ce moyen à la vérité des prix. Donc, si la hausse des tarifs, qui sera décidée au cours de l'été, améliore substantiellement les recettes de la R.A.T.P., elle ne sera en tout cas pas suffisante pour lui permettre de couvrir l'ensemble de ses dépenses d'exploitation.

M. Bonnefous m'a également longuement interrogé sur l'intérêt que présentait la réalisation de la liaison entre la gare d'Orsay et la gare des Invalides. Il a rappelé à cet égard — ce qui est parfaitement vrai du point de vue de l'histoire récente — qu'il avait, il y a fort longtemps, lorsqu'il exerçait des responsabilités qui sont en partie les miennes aujourd'hui, préparé un projet de liaison ferroviaire entre la capitale et l'aéroport d'Orly. J'ignore les raisons pour lesquelles, à l'époque, ce projet n'a pas été retenu. Mais j'indiquerai au Sénat — j'ouvre ici une parenthèse que je vais refermer rapidement — que la liaison ferroviaire entre Orsay et Orly est aujourd'hui pratiquement assurée puisqu'un passager aérien qui veut se rendre à Orly peut prendre le train à la gare d'Orsay, en descendre au pont de Rungis, d'où il pourra atteindre Orly-Ouest ou Orly-Sud, situé à un peu moins de deux kilomètres, grâce à des autocars que l'aéroport de Paris mettra à sa disposition.

Il est apparu au Gouvernement que cette liaison ferroviaire entre Paris et Orly serait encore améliorée par la réalisation d'une liaison entre la gare d'Orsay et la gare des Invalides qui se justifie également par d'autres considérations relatives à la desserte urbaine. Je trouve dans cette explication la justification de notre décision d'engager la liaison Orsay-Invalides, d'ailleurs réclamée également par le Conseil de Paris.

M. Schmaus, de son côté, s'est étonné, en ce qui concerne les six lignes de métro que j'ai énumérées, qu'aucune décision n'ait été prise à propos des deux ou trois d'entre elles qui, en fin de compte, seront prolongées au cours du VI^e Plan. Je pense que la curiosité de M. Schmaus, comme celle du Sénat et des assemblées en général, sera satisfaite dans un délai relativement bref. Le prolongement d'une partie de ces lignes — je pense que M. Schmaus ne s'y est pas trompé, pas plus que le Sénat — qui présente un caractère d'urgence, trouve sa place parmi les autres réalisations que j'ai eu le soin d'énumérer dans mon intervention.

M. Schmaus a, par ailleurs, insisté tout particulièrement sur la réalisation d'infrastructures relatives à la voirie urbaine, sur laquelle peut-être je ne me suis pas expliqué complètement. Je vais combler tout de suite cette lacune. A Paris, au cours du VI^e Plan, l'Etat apportera, à l'initiative du Conseil de Paris, son concours pour l'achèvement du boulevard périphérique et la réalisation de la voie express de la rive gauche de la Seine. En banlieue, pour répondre au vœu exprimé par de nombreuses collectivités locales et par le district — je l'ai dit un peu schématiquement, j'en conviens — des autoroutes radiales et des autoroutes de rocade seront réalisées au cours du VI^e Plan. En voici l'énumération très rapide. Pour ce qui est des autoroutes radiales, il s'agit de l'autoroute de l'Est A 4 de Paris à Villiers-sur-Marne, de l'autoroute Paris-Pontoise A 15 avec desserte de la ville nouvelle de Cergy-Pontoise, du raccordement de l'autoroute de l'Ouest A 13 au boulevard périphérique avec doublement du tunnel de Saint-Cloud et de la poursuite du doublement de l'autoroute du Sud A 6.

Pour les autoroutes de rocades, l'autoroute A 86 verra un engagement de tronçon reliant les principaux centres de restructuration de la banlieue ; l'autoroute A 87 verra également l'engagement d'un premier tronçon ; la voie rive gauche des Hauts-de-Seine, Puteaux-Courbevoie sera réalisée ; enfin sera entrepris

et je pense terminé le doublement de l'autoroute du Nord, B3, de Noisy-le-Sec à l'aéroport de Roissy-en-France.

Telles étaient les précisions supplémentaires que je me devais d'apporter en réponse aux questions posées et aux observations formulées. C'est la preuve que le débat amène toujours l'un ou l'autre des intervenants à donner des explications et des éclaircissements complémentaires.

M. Dardel, qui fut membre du conseil d'administration de la R. A. T. P., était, en effet, particulièrement désigné, non seulement pour faire connaître l'opinion du groupe auquel il appartient, mais aussi pour présenter des considérations d'ordre général sur l'organisation, le fonctionnement, le présent et l'avenir des transports collectifs dans la région parisienne.

Il a manifesté une curiosité tout à fait légitime, d'abord en ce qui concerne le coût de l'opération du réseau express régional. Au jour d'aujourd'hui, je peux indiquer au Sénat que la dépense globale pour la réalisation du R. E. R., c'est-à-dire depuis Saint-Germain-en-Laye, jusqu'à Boissy-Saint-Léger, représentera une dépense de 3.850 millions de francs.

Je n'ai pas présente à l'esprit la ventilation de cette dépense globale et je ne suis pas en mesure d'indiquer au Sénat quel est, dans ce chiffre, le montant de la dépense entraînée par la réalisation de la station Auber. Il n'est pas impossible — mais je le ferai connaître ultérieurement à M. Dardel — que cette dépense soit voisine du chiffre qu'il a tout à l'heure lui-même avancé.

Par ailleurs, M. Dardel s'est interrogé sur ce que serait l'organisme qui succéderait aux très nombreuses autorités qui s'occupent actuellement des transports et de la circulation dans la région parisienne. Il a émis le vœu, qui doit certainement correspondre au souhait de l'ensemble du Sénat et sans doute de l'Assemblée nationale, que les élus locaux soient représentés dans cette future autorité.

Actuellement, nous en sommes encore au stade des études. Je ne puis donc pas, à l'occasion d'un projet qui n'est pas élaboré, fournir des précisions au Sénat, mais il va de soi qu'il m'apparaît tout à fait légitime, au point de départ et sans y réfléchir davantage, de considérer que les élus locaux devront naturellement, dans une proportion qui restera à déterminer, trouver leur place au sein de cette nouvelle institution. Au demeurant, je confirme que cela fera l'objet d'un projet de loi et que, par conséquent, le Parlement en sera saisi et aura mission d'en débattre.

Enfin, M. Dardel trouve, dans le projet de loi mis en discussion, comme la marque de ce qui serait une arrière-pensée ou même la pensée très explicite de l'Etat, à savoir le désir de se décharger progressivement de sa propre participation aux dépenses de fonctionnement de la R. A. T. P. et d'en faire supporter davantage la charge par les collectivités locales.

Je ne crois pas — je le dis objectivement — que l'on puisse tenir de tels propos. Considérons, en effet, les choses telles qu'elles doivent se présenter.

Si nous ne faisons rien, je veux dire s'il n'intervient pas de hausse des tarifs et si nous ne réalisons pas une meilleure répartition des charges entre la collectivité-Etat, les collectivités locales et les employeurs, la situation en 1971 pourrait être la suivante: l'insuffisance d'exploitation de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F.-banlieue risquerait d'atteindre le chiffre de 1.550 millions de francs, dont 465 seraient à la charge des collectivités locales.

Si, au cours de cette année, nous cumulons cette hausse des tarifs et l'institution du versement — si toutefois le projet de loi est voté — l'insuffisance d'exploitation de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F.-banlieue, ne sera plus que de 1.245 millions, ce qui est encore beaucoup, et les collectivités locales supporteront 30 p. 100 de ce total, c'est-à-dire 373 millions de francs.

Par rapport à l'année 1970 il en résulterait déjà, pour les collectivités locales et aussi, je le reconnais, pour l'Etat, un allègement de leurs charges respectives. Encore faut-il préciser, ce que le Sénat sait très bien — je jure des chiffres de l'année 1971 — que le projet, s'il est voté, ne s'appliquera qu'à une fraction de l'année et que la hausse des tarifs, si elle intervient cet été, ne produira ses effets qu'à partir du moment où elle entrera effectivement en vigueur en année pleine, c'est-à-dire en 1972.

Dans cette éventualité, le déficit de la R. A. T. P. et de la S. N. C. F. banlieue sera, en 1972, de 895 millions de francs et la participation des collectivités locales à ce déficit, ne sera plus que de 268 millions de francs. Par conséquent, si je rapproche ce chiffre de celui de 1970 on s'aperçoit que l'une des conséquences de ce projet de loi sera, malgré tout, d'alléger la charge des collectivités locales et, bien entendu — personne ne songe à le nier — celle de l'Etat.

Ainsi donc, bien loin de vouloir poursuivre une politique qui consisterait, pour l'Etat, à demander aux collectivités locales de supporter de plus en plus la charge du déficit des entreprises publiques de transport de la région parisienne le projet de loi, au contraire, répartissant d'une manière tout à fait diffé-

rente la charge de ce déficit, aboutit à ce résultat que l'Etat et les collectivités locales en seront tout naturellement allégés d'autant.

Au début de son propos, l'honorable M. Dardel a indiqué qu'il sentait que ma mission était difficile, délicate, sinon périlleuse, parce que je soutenais un projet de loi dont je dois être, a-t-il dit, le premier à penser qu'il n'est pas populaire.

Je dirai tout d'abord que les gouvernements, quels qu'ils soient, ne soutiennent pas toujours des projets de loi populaires. D'ailleurs, les propositions de loi d'initiative parlementaire ne sont pas forcément populaires non plus; mais là n'est pas la question.

En tout état de cause, je me demande si nous n'aurions pas, les uns et les autres, de très bonne foi d'ailleurs, de grandes surprises à ce sujet. Si j'en crois les informations officieuses qui m'ont été communiquées, voilà deux jours, concernant un premier sondage effectué dans la région parisienne à propos de l'institution de ce versement à la charge des employeurs des quatre départements, il apparaît, contrairement à ce que peuvent penser les uns et les autres, que cette mesure est tout à fait comprise, peut-être même appréciée. Par conséquent, c'est un terrain sur lequel je me refuse, bien sûr, à engager la discussion.

Je préciserais en terminant — en priant le Sénat d'excuser la longueur de ces explications, mais je les devais à ceux qui m'ont interrogé voilà un instant — qu'il faut apprécier ce projet dans le dispositif d'ensemble que nous avons mis en place. C'est la raison pour laquelle nous allons maintenant aborder la discussion des articles de ce projet. (*Applaudissements sur les travées de l'U. D. R. et à droite.*)

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles.

Article 1^{er}.

M. le président. « Art. 1^{er}. — 1. Les personnes physiques ou morales, publiques ou privées, qui emploient plus de neuf salariés à Paris et dans les départements des Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne, sont assujetties à un versement assis sur les salaires payés à ces salariés dans la limite du plafond fixé par le régime général en matière de cotisations de sécurité sociale. Les salariés s'entendent et les salaires se calculent au sens du code de la sécurité sociale.

« 2. Sous réserve des dispositions du 2 de l'article 3, le versement est affecté à la compensation des réductions de tarifs que les entreprises de transport en commun de la région parisienne sont tenues en application de décisions de l'Etat ou du syndicat des transports parisiens de consentir aux salariés, usagers de ces transports. Le reliquat éventuel est affecté au budget d'équipement desdites entreprises. »

La parole est à M. Armengaud.

M. André Armengaud. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, je me bornerai à formuler une très brève observation.

Le texte initial du Gouvernement a été amendé à l'Assemblée nationale, à l'initiative de M. Fortuit. L'amendement tendait à dispenser de la taxe considérée, les entreprises employant moins de dix salariés.

J'avoue que je ne comprends pas la distinction qui est faite entre les petites et les grandes entreprises, et cet amendement a pour moi une certaine odeur démagogique.

Lorsqu'on se réfère au rapport de M. Pinton, on constate que du fait de cet amendement, 140.000 entreprises occupant environ 600.000 employés ne seront plus touchés par la mesure considérée. Cela veut dire pratiquement que vous vous privez d'une ressource annuelle de l'ordre de 120 millions de francs environ.

En ce qui me concerne, je regrette de constater qu'à l'Assemblée nationale, à un moment où l'on parle beaucoup d'industrialisation de la France et du développement des entreprises, on ait accepté un amendement d'une aussi médiocre qualité.

M. le président. Par amendement n° 7, M. Boucheny, Mme Lagatu, M. Schmaus, M. Namy, M. Chatelain, M. Lefort et les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rédiger ainsi l'alinéa 1 de cet article :

« Les entreprises publiques ou privées des huit départements de la région parisienne (Paris, Hauts-de-Seine, Val-de-Marne, Seine-Saint-Denis, Essonne, Val-d'Oise, Yvelines et Seine-et-Marne) sont assujetties au versement d'une taxe spéciale de transport. »

La parole est à M. Boucheny.

M. Serge Boucheny. Nous nous sommes déjà expliqués à ce sujet. Nous estimons que l'ensemble des entreprises de la région parisienne devraient être touchées par ce projet.

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

M. Auguste Pinton, rapporteur. La commission n'a pas été saisie de cet amendement. Elle n'a donc pas pu prendre position. Toutefois, avant de faire connaître ma position personnelle, qui figure d'ailleurs dans mon rapport, je reprends en partie les propos de M. Armengaud, qui constate que les travailleurs appartenant aux entreprises occupant moins de dix ouvriers ne seront plus touchés. A la vérité, c'est une formule assez libre.

Il me déplait d'être pris en flagrant délit d'erreur. Il se trouve que les renseignements qui ont été utilisés dans le rapport émanent, non pas de la chambre de commerce de Paris, mais de l'institut national de la statistique qui me paraît, *a priori*, être une entreprise sérieuse, sans quoi on ne comprendrait pas que le Gouvernement la finance.

Les chiffres mentionnés ont été extraits d'une étude remontant à 1962. Veuillez m'excuser de ne pas en avoir de plus récents, mais ceux-ci sont, semble-t-il, fondés.

En 1962, pour une population active de 3.751.680 personnes travaillant dans le complexe parisien, la population active utilisant la R. A. T. P.-métro était de 965.190, la R. A. T. P.-autobus de 637.540 et la S. N. C. F.-banlieue 408.600, soit au total 1.609.330. Je reconnais très volontiers que c'est très supérieur aux 35 p. 100 que j'ai signalés tout à l'heure.

Mais j'attire l'attention du Sénat et de M. le ministre sur le fait que les chiffres datant de 1962, il est bien évident que le chiffre réel tend à se rapprocher de celui que j'ai indiqué, même s'il n'est pas strictement exact. Dès lors, je me permets de faire remarquer à M. Armengaud que 600.000 salariés de plus ou de moins, cela n'a pas beaucoup d'importance.

Je reviens maintenant à l'amendement. Comme je l'ai dit, la commission n'en a pas été saisie et n'a donc pas pris position. De l'exposé que j'ai fait moi-même, il résulte toutefois que la commission l'aurait certainement repoussé. Le seul élément positif et réel que j'ai trouvé dans le texte, c'était de favoriser dans une certaine mesure la déconcentration des industries parisiennes. Par conséquent, je ne crois pas que la commission aurait accepté cet amendement.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je répondrai à M. Boucheny que l'un des motifs auquel le Gouvernement a obéi, en déposant ce projet de loi dont il limite le champ d'application aux quatre départements concernés, a été précisément de favoriser dans toute la mesure du possible le desserrement de l'emploi dans les départements de la Grande Couronne. Par conséquent, je demande moi aussi au Sénat de bien vouloir repousser cet amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 7, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 12, MM. Schmaus, Duclos, Boucheny, Lefort, Talamoni, Chatelain et les membres du groupe communiste et apparenté proposent, dans le premier alinéa de l'article 1^{er}, après les mots : « publiques et privés », d'insérer les mots suivants : « à l'exclusion des collectivités locales et départementales. »

La parole est à M. Schmaus.

M. Guy Schmaus. Cet amendement concerne les collectivités locales et départementales qui sont déjà contraintes d'effectuer d'importants versements pour les transports en commun de la région parisienne. Aussi ne doivent-elles pas, selon nous, être doublement imposées.

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

M. Auguste Pinton, rapporteur. La commission, qui n'a pas examiné cet amendement a repoussé une disposition similaire qui était présentée par M. Taittinger.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. L'avis du Gouvernement est identique à celui de la commission. Je voudrais tout de même donner une explication en réponse aux déclarations de M. Schmaus.

Il n'est guère contestable que l'application de ce projet entraînera un allègement des charges des collectivités locales au niveau de l'exploitation et du fonctionnement des entreprises de transports de la région parisienne — c'est un élément dont il convient de tenir compte.

Par ailleurs, les collectivités locales versent la prime de transport à leurs employés, à leurs salariés, qui s'élève mensuellement à 23 francs. Par conséquent une certaine harmonisation, me semble-t-il, est à établir. Ce sont les deux raisons pour lesquelles je demande au Sénat de bien vouloir repousser l'amendement n° 12.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 12, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 1, M. Taittinger propose, après le premier alinéa de cet article, d'insérer un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Sont exceptées de ce versement les personnes morales à but non lucratif ayant une activité de caractère social. »

La parole est à M. Taittinger.

M. Pierre-Christian Taittinger. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, j'ai voulu, par cet amendement, attirer l'attention du Gouvernement sur la situation de certaines personnes morales dont les activités sont purement de caractère social et qui poursuivent un but non lucratif. Elles vont être pénalisées sévèrement par ce versement qui leur est demandé.

De quels établissements s'agit-il ? Je pense essentiellement aux crèches, aux ateliers pour enfants handicapés, aux foyers maternels. M. le ministre va sans doute me répondre que ce projet de loi forme un tout et qu'il ne veut pas le voir démentel. Mais le Gouvernement ne peut rester insensible, me semble-t-il, à une situation particulière et à ses répercussions sur des familles modestes.

Pour ma part, je regrette qu'il n'ait pas fait connaître d'abord au Parlement le dispositif d'ensemble de son projet, ce qui aurait permis à l'Assemblée nationale comme au Sénat de régler à l'avance ces cas particuliers. tel est le reproche que je vous fais, monsieur le ministre, très amicalement.

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

M. Auguste Pinton, rapporteur. Le principe même sur lequel repose le projet gouvernemental consiste à faire supporter par tous les employeurs de Paris et des départements limitrophes la perte de recette imputable au transport des salariés. L'assiette de la nouvelle taxe est le volume des salaires plafonnés de tous les travailleurs de la zone ainsi définie. Le plafond de cette taxe a été fixé à 2 p. 100 du montant total des salaires.

A l'Assemblée nationale, l'amendement de M. Fortuit a réduit l'assiette de ladite taxe en exonérant du prélèvement les entreprises employant moins de dix salariés. Compte tenu de cette réduction et du déficit social des transports en commun de la région parisienne, le pourcentage à prévoir pour le relèvement est estimé à 1,8 p. 100 du montant des salaires.

L'amendement de M. Taittinger part évidemment de la meilleure intention, mais il faut considérer qu'il va encore réduire l'assiette sur laquelle repose la nouvelle taxe. Je reconnais que l'intérêt qu'il porte à ces organismes est parfaitement justifié, mais alors toutes les administrations publiques, qui ne font pas de bénéfices, doivent bénéficier de la même mesure. Dès lors, il faudra relever au-delà de 2 p. 100 la charge supportée par les employeurs, ce qui n'est pas, je crois, le but souhaité.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je ne puis que me rallier aux arguments qui viennent d'être fournis par M. Pinton. En effet, je pense que toute exonération se traduit forcément par un accroissement de la charge des employeurs non exonérés. Mais surtout, ce que je saisis mal dans l'amendement de M. Taittinger, c'est la possibilité qui serait laissée au Gouvernement, dans les décrets d'application, de dresser la liste des personnes morales à but non lucratif ayant une activité à caractère social, car je ne crois pas qu'il existe une définition légale, réglementaire, voire juridique, des personnes morales à but non lucratif ayant une activité à caractère social. On risquerait de commettre un certain nombre d'injustices, voire d'erreurs.

Telles sont les raisons pour lesquelles je demande au Sénat de bien vouloir repousser cet amendement.

M. Pierre-Christian Taittinger. Monsieur le ministre, accepteriez-vous la définition : « œuvres reconnues d'utilité publique » ?

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je parlais, il y a un instant, de la prime de transport. Les personnes morales visées par l'amendement de M. Taittinger, même après la rectification qu'il vient de présenter verbalement, versent la prime de transport à leurs salariés. Ces mêmes personnes morales ne seront astreintes au versement dont l'institution est demandée qu'à condition d'employer plus de neuf salariés. J'ai l'impression que, lorsqu'on examine les choses au fond, il y aurait de très grandes difficultés à appliquer cet amendement.

M. Georges Dardel. Je demande la parole.

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

M. Georges Dardel. Je trouve étrange que l'auteur de cet amendement veuille ajouter les mots « œuvres reconnues d'utilité publique » puisqu'il vient lui-même de voter contre les collectivités locales, en matière par exemple d'hôpitaux communaux qui sont d'utilité publique.

Je voterai néanmoins cet amendement, car je trouve anormal que des œuvres comme les caisses des écoles, les œuvres sociales régies par la loi de 1901 soient amenées à verser une taxe pour des salariés qui habitent le plus souvent la localité et n'utilisent pas les transports.

M. le président. Monsieur Taittinger, votre amendement est-il rectifié ou est-il maintenu dans son texte d'origine ?

M. Pierre-Christian Taittinger. Je le maintiens tel qu'il figure sous le n° 1.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix l'amendement n° 1, repoussé par la commission et par le Gouvernement.
(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement n° 6, M. Javelly, Mlle Rapuzzi et les membres du groupe socialiste et rattaché proposent, après le premier alinéa de cet article, d'insérer un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Les dispositions qui précèdent sont applicables dans les mêmes conditions aux personnes privées, physiques ou morales, qui emploient des salariés dans les agglomérations urbaines de plus de 100.000 habitants ainsi que dans le périmètre des communautés urbaines constituées en vertu de la loi n° 66-1069 du 31 décembre 1966. »

La parole est à M. Javelly.

M. Maxime Javelly. Notre collègue M. Rastoin a tenu à s'associer à cet amendement et il m'a demandé que son nom figure parmi les signataires.

Il peut sembler curieux que le rural que je suis soit amené à défendre un amendement qui concerne surtout les grandes villes, mais je suis très proche de la ville de Marseille. Je connais les difficultés éprouvées par la régie autonome des transports de cette ville.

Que demande notre amendement ? Qu'il n'y ait pas de disparité entre la ville de Paris et les grandes villes de province qui connaissent les mêmes difficultés. Pourquoi priver ces dernières de la recette supplémentaire dont va bénéficier la ville de Paris ?

Il faut aussi remarquer que, pour les grandes villes telles que Lyon, Bordeaux, Lille, Toulouse, Clermont-Ferrand, Nice, etc., le déficit de leurs transports est supporté par les seuls contribuables tandis que ceux-ci devront, en plus, éponger le déficit de la R.A.T.P. C'est l'ensemble de la nation, vous le savez bien, qui en résorbe la plus grande partie.

L'objet principal de l'amendement que nous avons déposé a été très largement et judicieusement expliqué, devant l'Assemblée nationale, par notre collègue député M. Arsène Boulay. Nous faisons nôtres ces explications et nous souhaitons que le Sénat, dans sa grande sagesse, adopte notre amendement.

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

M. Auguste Pinon, rapporteur. La commission n'a pas examiné cet amendement.

L'une des raisons d'accepter ce texte, c'est que la France entière paie des impôts pour les seuls transports parisiens, cependant que les communes de plus de 100.000 habitants, les communautés urbaines ou les districts — c'est le cas le plus fréquent — financent en plus, par l'impôt ou par des majorations de tarifs, leurs propres transports en commun.

A mes collègues socialistes, je dirai : si les dispositions de votre amendement laissent aux collectivités locales, responsables de leurs propres transports en commun, la latitude d'assurer l'équilibre, soit par les tarifs, soit par une subvention des budgets locaux, soit grâce à la formule adoptée pour la région parisienne, je vous comprendrais, mais, au nom de l'indépendance des collectivités locales que vous défendez justement, je ne conçois pas que telle ou telle disposition leur soit imposée.

C'est là, au nom de l'autonomie communale, la réaction personnelle d'un homme qui représente pourtant une région éventuellement intéressée par des dispositions de cet ordre.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je connais cet amendement puisque, comme l'a rappelé l'honorable sénateur il y a un instant, il avait été déposé lors du débat devant l'Assemblée nationale par le groupe socialiste.

Je n'ai pas changé d'opinion depuis que j'ai eu l'occasion d'intervenir à son sujet, et j'ai pu réfléchir aux problèmes que poserait son adoption.

Je fais miens, bien entendu, les arguments qui viennent d'être exposés par le rapporteur et je voudrais y ajouter deux considérations, l'une d'ordre particulier, l'autre d'ordre général.

En ce qui concerne la considération d'ordre particulier, il m'apparaît difficile de légiférer en l'état actuel des choses pour l'ensemble des agglomérations de plus de 10.000 habitants,

car les données et la nature des transports urbains y sont souvent très différentes. Leur imposer une disposition législative peut, certes, rencontrer l'acquiescement de certains élus de ces collectivités locales, mais aussi, prenons-y garde, l'hostilité fondamentale d'autres.

La seconde considération a trait aux derniers propos de M. Pinton. Dans l'optique d'une politique d'aménagement du territoire et de desserrement des emplois — dont les fondements et les motivations, je le sais, sont contestés — il est difficile d'estimer que l'amendement va dans le sens souhaité.

D'abord la situation des entreprises peut être tout à fait différente, ensuite — et c'est l'élu local qui parle plus que le ministre des transports — je n'ai pas le sentiment que l'application, même éventuelle, d'une telle disposition soit de nature à étayer nos efforts pour inciter les entreprises à s'installer dans nos régions.

En revanche, les mobiles des auteurs de l'amendement au Sénat et à l'Assemblée nationale méritent considération, et c'est pourquoi j'ai proposé à l'autre assemblée, comme je le fais à celle-ci, d'examiner, dès l'automne, avec les représentants des collectivités locales concernées, autour d'une table ronde, si des dispositions d'ensemble peuvent être fixées.

C'est une promesse que je tiendrai facilement, car je reconnais l'importance du problème, mais il ne me semble pas opportun qu'une telle disposition figure dans le projet de loi en ce qui concerne les agglomérations urbaines de plus de 100.000 habitants.

M. Georges Dardel. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Dardel, pour répondre à M. le ministre.

M. Georges Dardel. Monsieur le ministre, je constate combien vous êtes soucieux, ainsi que M. le rapporteur, d'examiner avec les collectivités locales les problèmes que poserait l'extension de cette taxe. Combien j'aurais été heureux, avec mes collègues conseillers municipaux, députés et sénateurs de Paris et de la région parisienne, nombreux à avoir les mêmes préoccupations, que vous manifestiez le même intérêt pour notre région ! (Sourires.)

En effet, les problèmes de liberté locale se posent-ils différemment ici ou là ?

Cependant, vous avez pris l'engagement de réunir une table ronde et nous nous bornerons à espérer que, pour cette région parisienne soumise à une si lourde tutelle, vous envisagiez dans le futur des réunions de cet ordre.

M. Charles Suran. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Suran, pour répondre à la commission.

M. Charles Suran. M. Dardel, s'agissant de la consultation des collectivités locales, a fait remarquer que celles de la région parisienne ne l'avaient pas été.

Cependant, je ferai observer que les diverses régies de transports publics des collectivités locales de province ont des tarifs supérieurs de 25 à 30 p. 100 à ceux de Paris, alors que les salaires des ouvriers sont pourtant de 25 à 50 p. 100 moins élevés, ce qui crée une disparité profonde, et que les collectivités ont les plus grandes difficultés à équilibrer leur budget.

M. le ministre a indiqué qu'il n'était pas opposé à une table ronde chargée d'étudier le problème. J'abonde dans son sens et je propose un sous-amendement tendant à compléter l'amendement n° 6 par les mots : « si ces agglomérations et communautés le désirent. »

M. Maxime Javelly. Je demande la parole.

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

M. Maxime Javelly. Monsieur le ministre, au nom de Mlle Rapuzzi et de M. Rastoin, qui représentent la deuxième ville de France, où le financement des transports en commun pose des problèmes car le déficit est important, je prends acte de votre engagement d'organiser une table ronde.

M. le président. M. Suran propose de compléter l'amendement n° 6, in fine, par les mots : « si ces agglomérations et communautés le désirent. »

Quel est l'avis de la commission ?

M. Jean Bertaud, président de la commission. Le mot « agglomération » ne signifie rien de précis et seules les communes peuvent demander à bénéficier de ces avantages. Il me semble préférable de réserver l'amendement n° 6, le sous-amendement de M. Suran et l'article 1^{er} lui-même.

M. le président. M. le président de la commission propose de réserver l'article 1^{er}, l'amendement n° 6 et le sous-amendement.

M. Auguste Pinton, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Auguste Pinton, rapporteur. Monsieur le président, l'amendement n° 2, qui est de pure forme, pourrait néanmoins être appelé avant que l'article 1^{er} ne soit réservé.

M. le président. En effet, monsieur le rapporteur.

Par amendement n° 2, M. Pinton, au nom de la commission, propose de supprimer l'alinéa 2 de cet article et, en conséquence, de supprimer le numéro 1 en tête de l'alinéa premier.

La parole est à M. le rapporteur.

M. Auguste Pinton, rapporteur. La commission propose de faire du deuxième alinéa de l'article 1^{er} un article 2 bis, car il lui a paru plus logique que les dispositions concernant l'affectation du prélèvement institué par la loi figurent dans un article différent de celles qui en fixent l'assiette.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Le Gouvernement accepte cet amendement.

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

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

(L'amendement est adopté.)

M. le président. La réserve de l'article 1^{er}, de l'amendement n° 6 et du sous-amendement de M. Suran, précédemment demandée par la commission, est de droit.

Article 2.

M. le président. « Art. 2. — Le taux du versement est fixé par décret dans la limite de 2 p. 100 des salaires définis à l'article premier. »

Par amendement n° 8, MM. Boucheny, Schmaus, Mme Lagatu, MM. Chatelain, Gaudon et les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rédiger ainsi cet article :

« Le taux de versement est fixé ainsi : 1 p. 100 dans la limite des salaires définis à l'article 1^{er} pour les entreprises de 10 à 50 salariés ; 1,50 p. 100 pour les entreprises de 51 à 100 salariés ; 2 p. 100 pour les entreprises au-dessus de 100 salariés ».

La parole est à M. Boucheny.

M. Serge Boucheny. Par cet amendement, nous avons voulu répondre aux nombreuses critiques qui ont été exprimées au cours de ce débat. Certaines petites entreprises vont être fortement touchées par cette taxe et nous ne croyons pas utile d'appliquer à toutes le même taux.

La taxe doit varier selon leur importance et c'est pourquoi nous demandons que notre amendement soit retenu par le Sénat.

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

M. Auguste Pinton, rapporteur. Elle n'en a pas puisqu'elle n'a pas eu à connaître de l'amendement et n'en a pas discuté. Elle tient cependant à faire observer que si le Gouvernement a proposé, ce qui est d'ailleurs discutable ainsi que l'a fait observer M. Grand, la référence au fichier de sécurité sociale, c'est parce que c'était à peu près le seul moyen de rendre sa loi applicable. Si cet amendement était retenu, la situation serait totalement inextricable, ce qui personnellement ne me gênerait pas, mais ce qui serait sans doute contraire au désir du Gouvernement.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je partage naturellement l'avis qui vient d'être exprimé par le rapporteur. Je considère qu'en effet nous sommes bien d'accord pour que le versement varie selon l'importance de l'entreprise, mais cela est déjà inclus dans notre projet de loi puisque nous avons dit que le versement serait proportionnel à la masse des salaires « plafonnés ».

A cet égard, je peux dire que nous avons anticipé en quelque sorte sur l'amendement présenté par M. Boucheny.

Quant aux modalités d'application du projet de loi, je reconnais, après le rapporteur, que cette application serait quasi impossible puisque les employeurs concernés par cette disposition particulière se trouvant dans l'obligation d'effectuer leurs versements entre les mains des organismes de recouvrement, ceux-ci devraient se livrer à des calculs très compliqués.

Pour cette raison et celle que j'ai indiquée précédemment, je demande au Sénat de bien vouloir repousser cet amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 8, repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 2.

(L'article 2 est adopté.)

Article additionnel 2 bis (nouveau).

M. le président. Par amendement n° 3, M. Pinton, au nom de la commission, propose, après l'article 2, d'insérer un article additionnel 2 bis nouveau ainsi rédigé : « Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 3, le versement est affecté en priorité à la compensation des réductions de tarifs que les entreprises de transport en commun de la région parisienne consentent aux salariés, usagers de ces transports. Le reliquat est affecté au budget d'équipement desdites entreprises ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Auguste Pinton, rapporteur. Le texte de l'article 3 a une certaine importance. En effet il indique quels seront les bénéficiaires du prélèvement effectué sur les employeurs de Paris et des départements limitrophes. Avec la rédaction adoptée par l'Assemblée nationale, la commission a craint que seules pourraient pratiquement recevoir leur quote-part de ce prélèvement la R. A. T. P. et la S. N. C. F., puisque les tarifs sociaux consentis par ces entreprises leur sont imposés par l'Etat ou le syndicat des transports parisiens.

Or il existe, en dehors de ces deux entreprises, un certain nombre de sociétés privées groupées dans l'association professionnelle des transports routiers qui assurent, avec 255 lignes, en moyenne et grande banlieue, le transport en commun de 100 à 120 millions de travailleurs par an, soit plus de 5 p. 100 du total R. A. T. P. et S. N. C. F. La plupart de ces entreprises consentent librement des réductions aux travailleurs sous forme de cartes d'abonnement et compensent le manque à gagner qui en résulte pour elles par un relèvement de leur tarif général.

De l'avis de la commission, ces transporteurs devraient pouvoir bénéficier, comme ceux du secteur nationalisé, de leur quote-part du produit du prélèvement institué et ils ne devraient pas, en quelque sorte, être pénalisés parce qu'ils ne sont pas déficitaires. Il est bien entendu, dans l'esprit de la commission, que cet avantage ne pourrait se concevoir que dans la mesure où ils consentiraient, dans les mêmes conditions que la R. A. T. P. et la S. N. C. F., la délivrance de cartes de transport aux travailleurs qui empruntent ces lignes. Tel est le sens de cet amendement.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je comprends très bien les motifs qui ont inspiré à la commission le dépôt de cet amendement. Elle n'a pas voulu, et M. Pinton vient de le confirmer, limiter à la R. A. T. P. et à la S. N. C. F. la liste des entreprises de transports en commun qui sont susceptibles d'être bénéficiaires ou affectataires de tout ou partie du versement.

A cet égard, je ferai remarquer à la commission que le texte du Gouvernement, tel qu'il a été adopté par l'Assemblée nationale, n'exclut absolument pas la possibilité réclamée par la commission puisque le Gouvernement peut, en effet, compenser les réductions de tarifs qui seraient consenties par des entreprises de transports en commun autres que la R. A. T. P. et la S. N. C. F., avec la condition cependant, je le reconnais bien volontiers, que ces réductions soient imposées par l'Etat ou par le syndicat des transports parisiens.

Dans une affaire de cette nature, il convient que la politique tarifaire du syndicat des transports parisiens — et demain de l'autorité régionale qui substituera à lui — puisse être menée avec une certaine cohérence. Les compensations qui pourront être décidées devront l'être en pleine connaissance des conséquences qu'elles pourront naturellement entraîner.

Je pourrais, à la rigueur, accepter la nouvelle rédaction de l'article, telle que la commission la propose, sous réserve que la première phrase en soit complétée par la précision suivante :

« ... à condition qu'elles... » — les entreprises de transport en commun de la région parisienne — « ... soient admises au bénéfice de cette compensation par le syndicat des transports parisiens ».

Tel est le pas que je fais vers la commission. Je souhaiterais qu'elle accepte, à son tour, de faire un pas vers moi auquel cas, bien entendu, je ne verrais pas d'inconvénient à ce que son amendement, ainsi complété, soit adopté.

M. le président. Pour la clarté du débat, je dois rappeler tout d'abord qu'à la suite de l'adoption de l'amendement n° 2 de la commission, l'alinéa 2 de l'article 1^{er} a été supprimé. Ce texte est repris, modifié, sous forme d'un article additionnel émanant de la commission, que nous examinons présentement et qui fait l'objet d'un additif proposé par le Gouvernement.

Quel est l'avis de la commission sur l'adjonction ainsi proposée ?

M. Auguste Pinton, rapporteur. La commission l'accepte.

M. Georges Dardel. Je demande la parole.

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

M. Georges Dardel. Monsieur le président, il y a un vieux principe, c'est qu'à travail égal salaire égal. Or, le salaire proposé pour les entreprises privées ne compense pas un travail égal. La R. A. T. P., la S. N. C. F., en particulier, sont soumises à des règles et à des obligations auxquelles ne sont pas soumises les entreprises privées.

Le Gouvernement vient d'apporter un léger correctif à cette grande liberté que donnait la commission, celui de l'accord du syndicat des transports. Mais le syndicat des transports est composé d'un certain nombre de représentants d'entreprises privées et non pas d'une majorité de représentants élus des collectivités. Donner à des entreprises privées qui n'ont pas les mêmes obligations que les services publics — lesquels ont pour vocation de rendre un service au public, même sans bénéfice — une part du prélèvement nous paraît inadmissible et nous nous opposons à l'amendement.

Je me félicite de plus en plus de la position d'abstention que nous avons prise devant les atteintes portées à ce service public que sont les transports en commun de la région parisienne, R. A. T. P. et S. N. C. F.

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

Avant de le consulter, je rappelle au Sénat qu'il va être appelé à statuer sur l'amendement n° 3 présenté par la commission et complété, avec l'accord de celle-ci, par le Gouvernement.

Je donne lecture du texte que je vais mettre aux voix :

« Sous réserve des dispositions du paragraphe 2 de l'article 3, le versement est affecté en priorité à la compensation des réductions de tarifs que les entreprises de transport en commun de la région parisienne consentent aux salariés, usagers de ces transports, à condition qu'elles soient admises au bénéfice de cette compensation par le syndicat des transports parisiens. Le reliquat est affecté au budget d'équipement desdites entreprises. »

Je mets aux voix l'amendement n° 3, ainsi rédigé, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, un article 2 bis nouveau est inséré dans le projet de loi.

Article 3.

M. le président. « Art. 3. — 1. Les employeurs visés à l'article 1^{er} sont tenus de procéder au versement prévu audit article auprès des organismes ou services chargés du recouvrement des cotisations de sécurité sociale et des allocations familiales, suivant les règles de recouvrement, de contentieux et de pénalités applicables aux divers régimes de sécurité sociale.

« 2. Le produit est versé au syndicat des transports parisiens.

« Celui-ci rembourse aux employeurs qui justifient avoir assuré intégralement le transport collectif de tous leurs salariés ou de certains d'entre eux et qui, de ce fait, sont exemptés du paiement de la prime spéciale uniforme mensuelle de transport, la part du versement qu'ils ont effectué en proportion des effectifs transportés par rapport à l'effectif total. Il rembourse également les employeurs qui occupent les salariés à l'intérieur des périmètres d'agglomération des villes nouvelles. Les contestations en matière de remboursement sont portées devant la juridiction administrative.

« Ledit syndicat utilise le solde, sous déduction d'une retenue pour frais de recouvrement et de remboursement fixée par arrêté ministériel, pour compenser les pertes de recettes consécutives à l'application de tarifs préférentiels au profit des salariés et, subsidiairement, pour contribuer au financement des budgets d'équipement des entreprises de transport public. La répartition entre les entreprises est faite dans tous les cas au prorata des pertes de recettes susvisées. »

Par amendement n° 9, M. Boucheny, Mme Lagatu, MM. Schmaus, Namy, Chatelain, Lefort et les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rédiger ainsi le début de l'alinéa 1 de cet article.

« En attendant la création d'un office régional des transports, les employeurs visés à l'article 1^{er}... »

La parole est à M. Boucheny.

M. Serge Boucheny. Il a été beaucoup question dans ce débat d'un organisme central pour les transports dans la région parisienne. Dans l'intervention de M. le ministre, les contours

de cette organisation sont restés flous. Depuis longtemps nous réclamons la constitution d'un office régional des transports. Puisqu'il semble qu'il existe un point de rapprochement entre notre position et celle du Gouvernement, nous pensons qu'il serait bon que l'idée soit intégrée dans le texte même.

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

M. Auguste Pinton, rapporteur. Elle n'en a aucun, naturellement. Certes, elle n'a rien à dire, ni rien à objecter à la précaution qu'implique l'amendement. Cependant ce dernier, tel qu'il est rédigé, n'empêchera pas que les mesures proposées par le Gouvernement entreront en application avant l'intervention de la réforme.

Par conséquent, la commission laisse le Sénat juge de sa décision.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je serai peut-être un peu moins libéral que M. le rapporteur. Je voudrais répondre à l'auteur de l'amendement ce que j'ai d'ailleurs dit à celui de ses collègues, membre du groupe communiste à l'Assemblée nationale, qui avait déposé le même amendement, qu'il ne m'apparaît pas possible d'anticiper sur le débat qui aura lieu à l'automne et au cours duquel le Parlement aura à se prononcer sur ce que devra être l'autorité nouvelle, l'organisme qui se substituera au syndicat des transports parisiens.

Sera-ce un office régional des transports ? Je n'en sais rien. Sera-ce un tout autre organe, proche ou éloigné du district de la région parisienne tel qu'il fonctionne actuellement ? Je ne le sais pas davantage et par conséquent je ne voudrais pas que l'adoption de cet amendement ait l'air de préjuger de ce que sera en réalité la décision du Parlement.

Voilà la raison pour laquelle j'avais demandé, lorsque cet amendement identique était venu en discussion devant l'Assemblée nationale, son rejet, ce qui a été fait pour la clarté du texte. Je prie le Sénat de faire de même.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 9, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 10, MM. Boucheny, Schmaus, Mme Lagatu, MM. Chatelain, Gaudon et les membres du groupe communiste et apparenté proposent de rédiger ainsi le paragraphe 2 du même article 3 :

« Le produit est versé au syndicat des transports parisiens.

« Il est réservé à la section Investissements pour l'amélioration des transports. »

La parole est à M. Boucheny.

M. Serge Boucheny. Nous proposons de spécifier de façon très claire et très nette l'organisme auquel sera versé le produit de la taxe. Etant donné — j'ai eu l'occasion de les faire remarquer dans mon intervention — les contradictions que soulève la destination de cette taxe, soit sur les transports urbains, soit sur la voirie, nous avons pensé qu'il était utile de spécifier nettement que le produit de cette taxe serait réservé à la section Investissements pour l'amélioration des transports.

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

M. Auguste Pinton, rapporteur. Mes chers collègues, la commission n'a pas discuté de cet amendement et elle est fort embarrassée puisque, au demeurant, son objectif a été de montrer que le texte qui nous était présenté visait exclusivement à combler le déficit des transports sociaux de la S. N. C. F. mais que — je l'ai même dit, je crois, au cours de mon exposé — nous aurions trouvé plus logique une formule permettant de dégager des crédits d'investissements.

Par conséquent, la commission est bien obligée de laisser le Sénat libre de son jugement.

Elle fait tout de même observer que le texte qui résulterait de l'adoption d'un tel amendement serait totalement différent de celui qui a été présenté et qu'il exigerait, à son avis, une nouvelle discussion.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. M. le rapporteur a eu raison d'indiquer que, si cet amendement était adopté — des amendements identiques ont été déposés à l'Assemblée nationale — l'économie de notre projet de loi serait en effet complètement bouleversée.

La question — je le comprends très bien — peut se poser de l'affectation du produit de ce versement. Mais le Gouvernement a estimé que, dans la perspective d'une régionalisation de l'organisation des transports parisiens, il fallait par priorité

redresser la situation du compte d'exploitation. Par conséquent, comme je l'ai indiqué tout à l'heure, désengager progressivement l'Etat et les collectivités locales, c'est l'un des objectifs que s'assigne ce projet.

J'ajouterai que, dans la perspective même de ce désengagement de l'Etat au niveau de l'exploitation et du fonctionnement des entreprises, un effort supplémentaire, en matière d'investissements, a été d'ores et déjà assuré par l'Etat.

Pour toutes ces raisons, je pense que le Sénat, si M. Boucheny n'accepte pas de retirer son amendement, pourra le repousser.

M. le président. Monsieur Boucheny, maintenez-vous votre amendement ?

M. Serge Boucheny. Oui, monsieur le président.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 10, repoussé par le Gouvernement et pour lequel la commission s'en remet à la sagesse du Sénat.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement n° 4, M. Pinton, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit le troisième alinéa du paragraphe 2 de l'article 3 :

« Ledit syndicat répartit le solde, sous déduction d'une retenue pour frais de recouvrement et de remboursement fixée par arrêté interministériel entre les entreprises de transport public intéressées au prorata des pertes de recettes résultant des réductions de tarifs mentionnées à l'article 2 bis (nouveau). »

La parole est à M. le rapporteur.

M. Auguste Pinton, rapporteur. C'est un simple amendement de détail. Il n'est pas apparu utile à votre commission que soit à nouveau précisée dans le dernier alinéa de cet article une éventuelle affectation du prélèvement au budget d'équipement des transports en commun, et ce pour deux raisons. La première, de forme, c'est que, la précision ayant été apportée une fois, il n'est pas indispensable de la répéter ; le seconde, hélas ! de fond, c'est que, tel que le projet est présenté, il ne risque pas d'y avoir un solde disponible et que, par conséquent, c'est un vœu pieux qui est ainsi émis, même dans la partie du texte où cette précision figure.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Le Gouvernement accepte l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 4, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 3, ainsi modifié.

(L'article 3 est adopté.)

Articles 4 et 5.

« Art. 4. — Le syndicat des transports parisiens est habilité à effectuer tout contrôle nécessaire à l'application de l'article 3 ci-dessus. » — (Adopté.)

« Art. 5. — Des décrets fixeront, en tant que de besoin, les modalités d'application de la présente loi et notamment celles nécessaires pour adapter les dispositions qui précèdent aux règles propres aux divers régimes de sécurité sociale. La présente loi entrera en vigueur le 1^{er} septembre 1971. » — (Adopté.)

Article 1^{er} (suite).

M. le président. Nous reprenons maintenant l'examen de l'article 1^{er}, qui avait été réservé.

A la suite des précisions que M. Javelly vient d'y apporter, l'amendement n° 6 rectifié tend à insérer, après le premier alinéa, un nouvel alinéa ainsi rédigé :

« Les dispositions qui précèdent pourront être appliquées, dans les mêmes conditions, aux personnes privées, physiques ou morales qui emploient des salariés dans les villes de plus 100.000 habitants ainsi que dans le périmètre des communautés urbaines, constituées par la loi, si ces villes ou les communes qui constituent ces communautés le désirent. »

Quel est l'avis de la commission sur cet amendement ?

M. Auguste Pinton, rapporteur. La commission a indiqué tout à l'heure que, dans la mesure où était respectée la liberté de décision des communes, elle n'avait pas d'objection à présenter.

Elle en a cependant une : le texte n'est pas rédigé exactement comme il convient au sujet des communes qui constituent la

communauté car, en l'occurrence, les transports en commun des communautés urbaines sont retirés aux communes et transférés aux conseils de communautés. Par conséquent — je ne crois pas me tromper à cet égard — ce sont les conseils de communautés qui devraient décider.

M. Jean Bertaud, président de la commission. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. Jean Bertaud, président de la commission. Aux observations présentées par M. le rapporteur je dois en ajouter une, d'un caractère beaucoup plus général.

Dans une texte de loi, *a priori*, on ne devrait laisser subsister aucune clause suspensive et équivoque, par exemple celle qui consiste à dire : les dispositions seront appliquées si les agglomérations le désirent. Une loi s'applique à tous les citoyens, à toutes les catégories sociales ou communautaires. Il me semble que le Sénat ne serait pas ce qu'il est, c'est-à-dire une assemblée législative, s'il votait un texte sous la forme qui nous est proposée.

C'est une observation que je crois devoir faire car la loi est la loi ; elle est applicable ou elle ne l'est pas et l'on ne doit pas laisser à un citoyen ou à une communauté quelconque le soin de décider si elle est applicable ou non.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je n'ai pas d'arguments à fournir qui viendraient s'ajouter à ceux que j'ai, trop longuement sans doute, exposés, en répondant au sujet de l'amendement déposé à l'article premier.

Je reconnais que le sous-amendement qui a été présenté par M. Suran améliore les dispositions initiales du texte, mais j'en viens toujours à me poser la question à laquelle je n'ai pas encore apporté de réponse satisfaisante, à savoir si une telle initiative peut être prise alors qu'en réalité nous allons nous trouver devant des situations très diverses. J'entends bien que l'appréciation concernant l'application de la loi sera laissée aux autorités responsables, mais, de toute façon, je me devais de présenter ces observations au Sénat.

M. Maxime Javelly. Je demande la parole.

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

M. Maxime Javelly. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, le but de cet amendement est surtout de mettre à parité les grandes villes de province et la ville de Paris.

M. Auguste Pinton, rapporteur. Je demande la parole.

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

M. Auguste Pinton, rapporteur. Je dois présenter deux observations. La première, c'est qu'il y a quelque chose d'intéressant dans ce texte ; la seconde, c'est qu'il n'est pas concevable qu'il puisse être adopté sous cette forme.

Etant donné les règles qui s'appliquent à la discussion d'une loi d'une assemblée à l'autre, si le texte est voté sous sa forme première, il ne sera plus modifiable. Dès lors, en reconnaissant à haute voix, pour prévenir la commission compétente de l'Assemblée nationale, que ce texte d'amendement est mauvais, je pense que l'adopter aujourd'hui donnera à la commission, pendant la durée de la navette, la possibilité de rechercher un texte meilleur.

M. Maxime Javelly. Je demande la parole.

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

M. Maxime Javelly. Je me range à l'avis de la commission. Cette procédure me convient, à condition, bien entendu, que ce texte soit discuté, comme le souhaite M. le rapporteur.

M. le président. Pour la clarté du débat, je rappelle que l'article 1^{er} a déjà été modifié par deux amendements que le Sénat a adoptés.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'amendement n° 6 rectifié.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 1^{er} modifié.

(L'article 1^{er} est adopté.)

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

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

M. Charles Suran. Le groupe socialiste s'abstiendra dans ce vote.

M. Louis Namy. Le groupe communiste également.
(Le projet de loi est adopté.)

Intitulé.

M. le président. Par amendement n° 5, M. Pinton, au nom de la commission, propose de rédiger comme suit l'intitulé du projet de loi : « Projet de loi relatif à l'assujettissement de certains employeurs de Paris et des départements limitrophes à un versement destiné aux transports en commun de la région parisienne ».

La parole est à M. le rapporteur.

M. Auguste Pinton, rapporteur. Ce n'est pas un amendement bien révolutionnaire, mais la commission a tout de même été un peu surprise de constater que, d'après l'intitulé, ce projet de loi visait à instituer un « versement à la charge de certains employeurs dans la région parisienne ». Mais « à la charge » pour quoi faire ? Rien ne vient rappeler dans cet intitulé que la loi concerne les transports en commun. Si les choses vont quelquefois sans dire, elles vont au moins aussi bien en le disant.

C'est pourquoi la commission vous propose que le projet de loi ait le courage de son titre et que l'intitulé soit ainsi rédigé : « Projet de loi relatif à l'assujettissement de certains employeurs de Paris et des départements limitrophes à un versement destiné aux transports en commun de la région parisienne ».

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Le Gouvernement a ce courage et il accepte l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement n° 5, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. En conséquence, l'intitulé du projet de loi est ainsi rédigé.

— 13 —

PERSONNELS DE L'AVIATION CIVILE

Adoption d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif à certains personnels de l'aviation civile. [N° 207 et 270 (1970-1971).]

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

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

M. Philippe de Bourgoing, rapporteur de la commission des lois constitutionnelles, de législation, du suffrage universel, du règlement et d'administration générale. Monsieur le président, monsieur le ministre, mes chers collègues, les personnels de l'aviation civile sont classés en six corps principaux : 1° les ingénieurs de l'aviation civile que l'on peut comparer aux ingénieurs des ponts et chaussées et issus comme eux, en grande partie, de Polytechnique ; 2° les ingénieurs des travaux de la navigation aérienne, corps concerné par le présent projet de loi ; 3° les officiers contrôleurs de la circulation aérienne ; 4° les électroniciens de la sécurité aérienne, ces deux derniers corps ayant été créés par la loi du 2 juillet 1964 ; 5° les techniciens de la navigation aérienne ; 6° les aides techniciens de la navigation aérienne.

Ainsi que je viens de le mentionner, les officiers contrôleurs de la circulation aérienne — les O. C. C. A. — chargés du contrôle soit dans les centres de contrôle régional, soit dans les tours de contrôle, ainsi que les électroniciens de la sécurité aérienne chargés de la sécurité des installations, ont vu leur corps créé et défini par la loi du 2 juillet 1964.

Cette loi, compte tenu des sujétions et des responsabilités exceptionnelles attachées à leurs fonctions, a classé ces personnels hors catégorie, relevant d'un statut spécial, qui leur apporte en même temps que des avantages indiciaires certains une restriction de leur droit de grève.

Mettre ainsi à part une catégorie très limitée s'est avéré par la suite présenter des inconvénients car le corps des officiers contrôleurs et des électroniciens s'est trouvé doté d'indices supérieurs à ceux de la catégorie des personnels situés au-dessus d'eux de 10 à 12 p. 100 et qui sont leurs chefs directs, cette proportion devant passer à 20 ou 22 p. 100 avec la réforme prévue de l'encadrement.

Il n'est pas normal non plus que des supérieurs n'aient pas, en matière de limitation de service, les mêmes sujétions que leurs subordonnés.

Comme enfin une partie des ingénieurs des travaux de la navigation aérienne est recrutée parmi ces derniers, cela a stoppé tout désir de promotion vers une situation moins avantageuse.

L'étude de cette situation anormale a été un des points sur lesquels s'est penchée la commission Cahen-Salvador créée le 11 janvier 1968 et portant le nom de son président, chargée d'étudier dans son ensemble la situation du personnel de la navigation aérienne, personnel parmi lequel il règne depuis pas mal d'années un climat de tension dû, dans certains cas, aux conditions de travail éprouvantes pour les nerfs, au fait également qu'il y a un certain esprit de corps aviateur et des particularismes entre les catégories de personnel.

Cela s'est traduit par des arrêts de travail assez nombreux et des anomalies dans les conditions de fonctionnement de la navigation auxquelles on conçoit que le Gouvernement veuille remédier.

Compte tenu de la rapidité de l'évolution technique, de la croissance du trafic aérien, des impératifs tenant à la défense nationale, des engagements internationaux souscrits par la France et enfin de la nécessité de la continuité du service, la commission Cahen-Salvador a reconnu que la loi de 1964 a été cause de difficultés pour les raisons énumérées ci-dessous : les mutations impossibles dans les corps, l'encadrement par des personnels moins payés que les encadrés et n'ayant pas les mêmes obligations, le fait également qu'une partie limitée de fonctionnaires, comme les officiers contrôleurs et les électroniciens, ne peut suffire à faire tourner la machine.

Pour y remédier, la commission composée de personnalités indépendantes, de représentants des ministères et de membres d'organisations syndicales, avait préconisé la mise sur pied d'un système d'accords sur un service minimal assurant les impératifs de la défense nationale, les vols diplomatiques, ceux nécessaires à la sauvegarde des vies et des biens, les survols des territoires. Mais finalement, aucun accord n'est intervenu sur cette procédure et la commission, après une très intéressante étude, a buté en quelque sorte sur ce qui était le plus difficile entre des parties qui manquent de confiance les unes dans les autres. En revanche, tout le monde s'est rejoint sur la nécessité de remédier au blocage actuel et de faciliter le passage des officiers contrôleurs et des électroniciens au stade des ingénieurs des travaux de la navigation aérienne ou I. T. N. A. en améliorant la carrière de ces derniers.

Par la suite, les négociations ont continué pour déboucher sur le protocole, signé le 16 juillet 1970, entre le ministre des transports et les organisations syndicales, sauf deux.

Ce protocole concerne l'ensemble de la navigation aérienne. Il prévoit, en ce qui concerne le personnel dont nous nous occupons : premièrement la création du corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile ou I. E. A. C., par incorporation des ingénieurs des travaux avec classement indiciaire plus favorable que celui consenti aux ingénieurs des travaux des autres administrations ; deuxièmement, les conditions de recrutement du nouveau corps ; troisièmement l'instauration d'un système de primes indexées sur le rapport trafic-effectif ; quatrièmement, l'organisation de l'accès des ingénieurs des études dans le corps des ingénieurs de l'aviation civile, 20 p. 100 par concours interne, 20 p. 100 par promotion.

Il est à noter, par ailleurs, que le protocole a été suivi, le 30 mars dernier, de la nomination, à titre exceptionnel, de cinquante officiers contrôleurs ou électroniciens dans le cadre des ingénieurs des études.

Ce protocole comprend un grand nombre de points qui demandent à être définis par voie réglementaire, d'autres que le Gouvernement désire voir fixés par le projet de loi qu'il nous soumet.

Par ce projet de loi est, en effet, créé le corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile ou I. E. A. C. où seront versés les ingénieurs des travaux de la navigation aérienne qui bénéficieront, du fait de leur arrivée dans ce corps doté de statuts spéciaux et classé hors catégorie, d'indices plus avantageux.

Mais le Gouvernement ne veut et ne peut, dans la mesure où ce reclassement risquerait d'avoir des répercussions sur toute la fonction publique, accorder ces avantages qu'en mettant ce personnel sous le régime du statut spécial, statut qui a pour corollaire le second paragraphe de l'article 3, ainsi rédigé : « Toute cessation concertée de service, tout acte collectif d'indiscipline caractérisé pourront faire l'objet de sanctions en dehors des garanties disciplinaires. »

Il faut toutefois noter que le statut spécial fixé par le Conseil d'Etat ne pourra être établi qu'après consultation du comité technique paritaire ; il faut noter également, ce qui reprend aussi un amendement voté en 1964 par l'Assemblée nationale, que toute révocation ne pourra être prononcée que dans les formes prévues par le statut général des fonctionnaires.

Il faut noter enfin que l'application prendra effet rétroactif à compter du 1^{er} juillet 1970, ce qui ne peut jouer, bien sûr, que pour les avantages.

Sur l'ensemble du projet, j'ai entendu les représentants syndicaux ayant signé le protocole. Ils ne sont pas d'accord — pourraient-ils l'être ? — sur la restriction du droit de grève qu'ils considèrent comme une suppression.

Il est un fait que le corps concerné étant un corps de responsables use peu de ce droit de grève, ce qui peut entraîner deux remarques qui se détruisent. Premièrement, ce personnel mérite-t-il pareille mesure ? Deuxièmement, ce n'est pas le priver de grand-chose que de lui retirer quelque chose dont il n'use guère.

A part quelques contestations sur le plafond indiciaire du fait d'une différence de point de vue sur l'indice moyen du cadre supérieur, la majorité qui a signé le protocole ne conteste pas l'amélioration notable pour le personnel concerné. Je précise que ce protocole est valable jusqu'au 31 décembre 1972 et qu'une rencontre contradictoire est prévue pour septembre 1971, afin d'examiner les conditions d'application des mesures prises et son influence sur l'évolution des facteurs techniques.

Il convient cependant de souligner deux anomalies. Avant 1964, par voie de promotion, concours ou sélection professionnelle, certains techniciens de la navigation aérienne, une vingtaine en tout, sont passés dans le corps supérieur. Ils n'ont donc pas profité de l'amélioration du sort de leurs anciens camarades et ont suivi, depuis, la filière des ingénieurs des travaux. Ils deviendront donc maintenant ingénieurs des études. Mais il serait normal qu'avant leur intégration ils soient reclassés dans la classe normale de leur corps, comme les officiers contrôleurs et électroniciens qui maintenant font le passage.

Cette distorsion est d'autant plus sensible par suite de la promotion du 30 mars dernier concernant cinquante officiers contrôleurs de la circulation aérienne ou électroniciens de la sécurité aérienne. C'est pour cette raison qu'au nom de la commission j'ai déposé un amendement tendant à insérer dans le présent projet de loi un article 3 bis prévoyant qu'à titre exceptionnel un reclassement pourra s'opérer pour le personnel considéré.

Le second point sur lequel il me semble utile d'attirer votre attention, monsieur le ministre, est celui des conditions de recrutement des nouveaux ingénieurs d'exploitation : 50 p. 100 proviendront d'un concours externe, 25 p. 100 d'un concours interne, 25 p. 100 par promotion parmi ce personnel. Dans l'état actuel des choses, il est prévu que les promus pourront conserver dans leur nouveau corps un reclassement à un échelon égal ou immédiatement supérieur à celui détenu dans leur corps d'origine. Cette mesure ne s'applique pas aux lauréats du concours interne. Cela risque de freiner le recrutement des ingénieurs d'exploitation. Or, le recrutement est un des objectifs des dispositions qui nous sont proposées.

Voici exposée l'économie de ce projet de loi qui a été adopté en première lecture par l'Assemblée nationale sans modification. Il n'est d'ailleurs guère susceptible d'être modifié sans risque de le voir privé de toute signification. Le Gouvernement entend, en effet, d'une part accorder des avantages certains, d'autre part subordonner l'octroi de ces derniers à la création pour ce personnel d'un corps hors catégorie doté d'un statut spécial, statut spécial qui existe déjà pour certains fonctionnaires dont des membres du personnel de l'aviation civile. C'est, du reste, le fait qu'il y ait un statut spécial qui nécessite la procédure législative.

Compte tenu de l'importance de l'activité de ces personnels pour la vie de la nation, compte tenu de la nécessité pour le Gouvernement d'assurer un service continu de l'aviation civile, compte tenu de la nécessité d'harmoniser les situations entre les différents corps dans une suite logique de ce qui existe actuellement et de permettre les promotions, compte tenu que cela paraît la seule façon de ne pas remettre en cause à la fois la loi de 1964 et le protocole de 1970, votre commission des lois vous propose d'adopter ce projet de loi amendé par un article 3 bis. (Applaudissements.)

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Monsieur le président, mesdames, messieurs les sénateurs, à l'heure tardive à laquelle nous sommes parvenus...

M. Etienne Dailly. Et même avancée !

M. Jean Chamant, ministre des transports. ... je m'en voudrais de donner de longues explications au Sénat d'autant que — et je lui rends hommage — M. le rapporteur, dans une excellente intervention, a analysé d'une manière très complète l'ensemble des dispositions de ce projet de loi en même temps qu'il a indiqué les raisons pour lesquelles le Gouvernement a été amené à le déposer.

Vous savez comme moi que ce projet tend à une double fin. D'abord, créer un corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile. Comment pensons-nous y

parvenir ? Simplement par l'intégration des ingénieurs des travaux de la navigation aérienne — I. T. N. A. — fonctionnaires de la catégorie « A » affectés soit dans l'exploitation technique et économique, soit dans la conception et la réalisation des installations techniques, et spécialement chargés — c'est le point important, semble-t-il — d'assurer l'encadrement des officiers contrôleurs de la circulation aérienne ou des électroniciens de la sécurité aérienne. C'est donc une très haute mission qui va en quelque sorte être confiée à ce nouveau corps de fonctionnaires.

Je rappelle au Sénat, qui s'en souvient certainement, qu'en 1964 avait été créé un corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens de la sécurité aérienne. Il est apparu nécessaire, compte tenu des progrès techniques et des conclusions auxquelles nous a permis de parvenir l'observation de ces progrès, que ce corps de fonctionnaires soit à son tour encadré par ces ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile. Tel est le premier objectif que nous nous proposons d'atteindre en déposant ce projet de loi.

Dans le même temps nous estimons, par un souci de logique, qu'il convient de doter ce nouveau corps d'ingénieurs d'un statut spécial qui peut et doit comporter des dérogations au statut général des fonctionnaires, attribuant aux intéressés des avantages matériels particuliers, et plus spécialement, ainsi que M. le rapporteur l'indiquait, un classement indiciaire plus favorable que celui qui est ordinairement reconnu aux ingénieurs des travaux des autres administrations, mais aussi, par voie de conséquence, habilitant le ministre à prendre des sanctions en cas de cessation concertée du service, ou d'actes collectifs d'indiscipline caractérisée. C'est l'application à ce nouveau corps de fonctionnaires des dispositions législatives de 1964 régissant le corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens, lesquels vont être désormais, si je puis dire, « coiffés » par ce nouveau corps de fonctionnaires que nous vous demandons l'autorisation de créer.

Cela paraît relativement simple, mesdames, messieurs les sénateurs, mais je dois tout de même indiquer à votre assemblée que cela a été le résultat d'une très longue concertation. Elle avait été entreprise à l'initiative de mon regretté prédécesseur, qui d'ailleurs avait pu la mener à bonne fin puisqu'elle avait abouti à la signature d'un protocole d'accord en date du 16 juillet 1970, protocole qui prévoyait l'adoption, en faveur de ce nouveau corps, d'un certain nombre de dispositions, les unes législatives — je viens de m'en expliquer — les autres réglementaires. Je puis aujourd'hui donner l'assurance au Sénat que toutes les dispositions de caractère réglementaire prévues dans le protocole du 16 juillet 1970 ont été prises et sont appliquées. Le Gouvernement et l'Etat ont donc respecté, et c'était normal, la parole qu'ils avaient donnée. L'organisation syndicale, qui n'avait pas signé cet accord pour un certain nombre de raisons extérieures à l'objet de ce texte, et qui a été reçue à mon cabinet il y a peu de temps, m'a paru dans des dispositions d'esprit telles qu'une sorte d'acquiescement moral...

M. Louis Namy. Ce n'est pas ce qu'elle a déclaré !

M. Jean Chamant, ministre des transports. ... a pu être donné à l'esprit et à l'économie de ce texte.

Telles sont les raisons pour lesquelles nous avons été amenés à intervenir dans cette affaire. Telle est surtout la raison pour laquelle il a fallu recourir à la procédure législative du fait des dispositions particulières qui sont contenues dans le projet de loi.

M. le rapporteur m'a posé deux questions. Il sera de meilleure méthode de travail de répondre à la première à l'occasion de la discussion des amendements.

Mais il m'a demandé, à propos des conditions de recrutement, pourquoi la mesure n'était pas applicable aux ingénieurs recrutés par la voie du concours interne.

Je lui réponds que les ingénieurs recrutés par concours intérieur ne sont pas reclassés dans les mêmes conditions que ceux qui sont recrutés par la sélection professionnelle en raison des règles qui existent déjà et qui sont applicables à l'ensemble des corps de niveau supérieur de la fonction publique et pour ne pas créer de distorsion avec ceux qui sont recrutés par concours extérieur. Par conséquent, la règle qui s'applique à ceux de ces ingénieurs concernés est la reproduction des règles qui s'appliquent dans l'ensemble de la fonction publique. Voilà la réponse que je voulais faire à la seconde question qui m'a été posée par M. le rapporteur.

J'en ai terminé avec les explications que je me devais de vous fournir à l'occasion de ce projet de loi. Bien entendu, je reste à la disposition du Sénat pour répondre aussi bien sur les articles que sur les amendements qui pourraient être présentés.

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

La discussion générale est close.

Nous passons à la discussion des articles.

Article 1^{er}.

M. le président. « Art. 1^{er}. — Il est créé un corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, qui participent notamment à la direction des services ou subdivisions de services désignés dans les conditions prévues à l'article 4 de la loi n° 64-650 du 2 juillet 1964 et assurent l'encadrement des officiers contrôleurs de la circulation aérienne ou des électroniciens de la sécurité aérienne. Ce corps est régi par un statut spécial fixé par décret en Conseil d'Etat, après consultation du comité technique paritaire intéressé. Ce statut peut déroger aux dispositions de l'ordonnance n° 59-244 du 4 février 1959 portant statut général des fonctionnaires. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1^{er}.

(L'article 1^{er} est adopté.)

Article 2.

M. le président. « Art. 2. — Les ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile sont classés hors catégorie pour la détermination de leurs indices de traitement ». — (Adopté.)

Article 3.

M. le président. « Art. 3. — Le statut spécial du corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile ne pourra porter atteinte au libre exercice du droit syndical.

« Toute cessation concertée du service, tout acte collectif d'indiscipline caractérisé de la part d'ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile pourra faire l'objet de sanctions en dehors des garanties disciplinaires.

« Toutefois, la révocation ne pourra être prononcée que dans les formes prévues par le statut général des fonctionnaires. »

Par amendement n° 2, MM. Souquet, Méric, et les membres du groupe socialiste proposent de supprimer le deuxième alinéa de cet article.

La parole est à M. Souquet.

M. Marcel Souquet. Je voudrais tout d'abord excuser notre collègue et ami, M. André Méric, qui, retenu par la session de son conseil général, ne peut défendre lui-même les amendements que nous avons présentés.

Si nous demandons la suppression du deuxième alinéa de l'article 3, c'est que nous considérons que ce texte est anti-constitutionnel. La Constitution de la République a, en effet, reconnu le droit de grève.

Ce projet, qui tend à créer un nouveau corps des ingénieurs des études de l'aviation civile assimilé, pour ce qui est des indices, au statut général des fonctionnaires, n'est, en réalité, qu'une nouvelle atteinte au droit de grève. En effet, « toute cessation concertée du service, tout acte collectif d'indiscipline caractérisé de la part des ingénieurs des études de l'aviation civile pourront faire l'objet de sanctions en dehors des garanties disciplinaires. »

Cet article reprend mot pour mot l'article similaire de la loi de 1964 créant les corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens de la sécurité aérienne. Il constitue, dans la fonction publique et dans la navigation aérienne, une nouvelle privation du droit de grève.

En 1968, à la suite des événements que vous connaissez, le Gouvernement de M. Pompidou nommait une commission connue sous le nom de son président, M. Cahen-Salvador, conseiller d'Etat. Sa mission était définie comme suit :

« Compte tenu de la rapidité de l'évolution technique, de la croissance du trafic aérien et des impératifs tenant à la défense nationale, aux engagements internationaux souscrits par la France et à la nécessité de la continuité du service, cette commission devra définir la place, dans le secteur public, des différentes catégories de personnels intéressés et proposer au Gouvernement les mesures de tous ordres permettant l'application de cette définition. »

Le rapport de cette commission, dans sa section II, traitait du droit de grève. La majorité des membres avait estimé qu'il fallait apporter des limitations au droit de grève sans pour autant interdire aux personnels toute cessation concertée du service. Une solution était proposée. Elle reposait sur deux

notions : une notion de commission de conciliation, en cas de conflit, destinée à faciliter la solution des litiges, et une notion de service minimum en cas d'échec des négociations.

A ce sujet, le rapport présenté par M. Magaud sous le numéro 1630 comporte une erreur. Les syndicats acceptaient cette solution mais ils formulaient des réserves quant aux définitions du service minimum. Ils entendaient pouvoir participer à la fixation de ce service. Les conclusions de la commission Cahen-Salvador n'ont jamais été appliquées. Aujourd'hui, on accorde aux ingénieurs des études de l'aviation civile des avantages matériels qui, contrairement aux déclarations de M. Magaud, ne sont pas comparables à ceux obtenus en 1964 par les contrôleurs de la circulation aérienne et les électroniciens.

Ces améliorations de salaires sont temporaires, comme le sont d'ailleurs toutes les augmentations de rémunérations. Or, en contrepartie de ces avantages du moment, au lieu d'admettre qu'ils sont dus à la nature des tâches, à leur diversité et aux sujétions qui s'y attachent, on retire le droit de grève. Pour l'avenir, c'est retirer à ce corps tout moyen de se faire entendre en le privant d'un droit constitutionnel.

Etendu, ce système de négociation, de répression peut conduire très loin. Rapidement, contre des avantages pécuniaires, plus aucun corps de la fonction publique n'aurait le droit de grève si nous vous suivions, monsieur le ministre, dans vos explications.

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

M. Philippe de Bourgoing, rapporteur. La commission n'a pas eu à connaître cet amendement, mais son esprit étant tout à fait contraire à celui du rapport que j'ai eu l'honneur de faire en son nom, j'ai le sentiment qu'elle l'aurait repoussé.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Ce qui m'étonne, dans l'amendement présenté par MM. Souquet et Méric, ce n'est pas l'esprit qui l'a inspiré, que je comprends parfaitement, c'est sa rédaction. Voici l'objet de l'amendement tel que je le lis : « Ce texte est anti-constitutionnel. La Constitution de la République a reconnu le droit de grève. La loi peut donc le réglementer mais non le supprimer. » C'est bien là, me semble-t-il, ce que nous proposons de faire.

J'ai indiqué tout à l'heure dans mes explications, peut-être trop schématisée, que ce corps de fonctionnaires dont nous vous demandons la création pour des raisons que je pense parfaitement justifiées allait avoir entre autres pour mission celle d'encadrer les officiers contrôleurs de la circulation aérienne, les O. C. C. A., et les électroniciens de la sécurité aérienne, les E. S. A. Or, le Sénat se souvient certainement de la discussion qui a eu lieu en 1964 — si j'ai bonne mémoire — au cours de laquelle a été fixé le statut de ces officiers contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens de la sécurité aérienne. Dans les dispositions soumises à vos délibérations, il était prévu que le droit de grève reconnu à l'ensemble des corps de la fonction publique devrait, en ce qui les concerne, s'exercer dans des conditions déterminées par les textes qui ont été votés à cette époque.

Nous avons repris, dans le projet de loi actuellement en discussion, les dispositions contenues à cet égard dans la loi de 1964 et je peux constater, si je me rapporte à ces dispositions, qu'elles sont identiques.

Sur le fond et en dehors de l'argument que je viens de fournir, le texte cité par l'honorable M. Souquet m'apporte évidemment un argument. Nous pensons, en effet, que cette disposition critiquée de l'article 3 se justifie par la nécessité d'assurer le service public que constitue la circulation aérienne, pour des raisons que le Sénat comprend très bien, et qui sont des raisons de sécurité des vols, aussi bien que par le respect de nos engagements internationaux ; je pense plus spécialement à la convention de Chicago.

Par conséquent, compte tenu des explications que je viens de donner en réponse à l'intervention de M. Souquet, je ne puis que demander au Sénat de bien vouloir repousser l'amendement.

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

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

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 3.

M. Louis Namy. Le groupe communiste votera contre cet article.

(L'article 3 est adopté.)

Après l'article 3.

M. le président. Je suis saisi de deux amendements qui peuvent faire l'objet d'une discussion commune.

Le premier, n° 1, présenté par M. Philippe de Bourgoing au nom de la commission, tend, après l'article 3, à insérer un article additionnel 3 bis (nouveau) ainsi conçu :

« A titre exceptionnel, les techniciens de la navigation aérienne nommés ingénieurs des travaux de la navigation aérienne de 1953 à 1964 inclusivement seront, avant leur intégration dans le corps des ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile, reclassés dans la classe normale de leur corps comme les officiers contrôleurs de la circulation aérienne et les électroniciens de la sécurité aérienne issus de la même promotion de techniciens de la navigation aérienne et nommés dans le grade d'ingénieur des travaux de la navigation aérienne à l'échelon comportant un indice égal ou immédiatement supérieur à celui qu'ils détenaient dans leur corps d'origine. »

Le second, n° 3, présenté par MM. Souquet, Méric et les membres du groupe socialiste, tend, après l'article 3, à insérer un article additionnel 3 bis (nouveau) ainsi rédigé :

« A titre exceptionnel, les techniciens de la navigation aérienne promus ingénieurs des travaux de la navigation aérienne de 1953 à 1964 inclus seront, avant leur intégration dans le corps des ingénieurs d'études et d'exploitation de l'aviation civile, reclassés dans la classe normale de leur corps comme les officiers contrôleurs de la circulation aérienne et les électroniciens de la sécurité aérienne de même promotion de techniciens de la navigation aérienne et promus ingénieurs des travaux de la navigation aérienne à un indice égal, ou immédiatement supérieur, à celui qu'ils détenaient lors de cette nomination.

« Un décret fixera les conditions d'application des dispositions ci-dessus. »

La parole est à M. le rapporteur, pour défendre l'amendement n° 1.

M. Philippe de Bourgoing, rapporteur. Ainsi que je l'ai rappelé dans mon rapport, des mesures viennent d'être prises autorisant la nomination, à titre exceptionnel, dans l'actuel corps des I. T. N. A., de cinquante O. C. C. A. ou E. S. A. reclassés dans leur nouveau grade à l'échelon comportant un indice égal ou immédiatement supérieur à celui qu'ils détenaient avant cette nomination.

Cette disposition réglementaire doit être approuvée, mais crée une injustice à l'égard d'anciens contrôleurs qui ont accédé au grade d'I. T. N. A. avant 1964 par voie de concours interne et qui, conformément à une règle de la fonction publique, ont été reclassés à l'échelon de début des I. T. N. A. Les autres contrôleurs n'ayant pas fait cet effort de promotion ont normalement bénéficié du classement hors catégorie prévu par la loi du 2 juillet 1964.

Mais certains de ceux-ci, en application du décret précité, accèdent aujourd'hui au grade d'I. T. N. A. sans concours et sont placés, en raison des règles adoptées, à un échelon comportant un indice de traitement nettement supérieur à celui qui est actuellement détenu par leurs anciens collègues issus de la même promotion de contrôleurs qu'eux et nommés I. T. N. A. avant 1964 par voie de concours interne.

En bref, quelques fonctionnaires ayant préparé et subi avec succès un concours difficile leur permettant de passer de la catégorie B à la catégorie A se trouvent pénalisés du fait des circonstances et constatent avec amertume que certaines règles rigides de la fonction publique s'opposent à un ajustement de leur situation.

L'amendement qui vous est proposé, tendant à insérer un article additionnel dans le projet de loi, a pour seul objet de réparer cette injustice.

M. le président. La parole est à M. Souquet, pour défendre l'amendement n° 3.

M. Marcel Souquet. Je me rallie à l'amendement de la commission, M. le rapporteur ayant parfaitement exprimé le fond de ma pensée.

M. le président. L'amendement n° 3 est retiré.

Il reste donc en discussion l'amendement n° 1, présenté par la commission.

Quel est l'avis du Gouvernement sur cet amendement ?

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je connais bien le problème évoqué dans cet amendement. Je ne peux que confirmer devant le Sénat ce que j'avais précisé à l'Assemblée nationale tout en apportant une information supplémentaire.

Les personnels auxquels il est fait allusion dans cet amendement ont déjà retenu toute mon attention. Il s'agit en fait de situations particulières. Je suis en train de m'efforcer d'obtenir un règlement satisfaisant de ces situations en liaison avec mes collègues compétents. Déjà j'ai obtenu l'accord de la fonction publique ; il me reste, bien sûr, à obtenir celui de mon collègue de l'économie et des finances. Voilà donc où nous en sommes.

Alors, faut-il, sous forme d'un article additionnel, légiférer à ce sujet ? On pourrait se poser la question de savoir si un tel problème est vraiment du domaine législatif.

Mais outre que je ne prononce pas sur cet aspect de la question, je voudrais faire remarquer au Sénat qu'il est peut-être assez fâcheux — je l'ai dit aussi à l'Assemblée nationale — à l'occasion d'une réforme concernant des corps importants de la fonction publique, de remettre en cause des situations antérieures et n'intéressant qu'un petit nombre de personnes, même si leur situation est parfaitement intéressante. En effet, on aboutirait ainsi à une sorte d'instabilité permanente, à la fois administrative et juridique sans compter d'ailleurs les conséquences financières qu'une telle attitude pourrait éventuellement entraîner.

Je crois que chacun, ici et ailleurs, connaît mon esprit de tolérance et sait combien je répugne à employer une arme de caractère absolu, même si son utilisation est parfaitement justifiée, comme ce serait le cas ici.

Chacun comprend parfaitement que je fais allusion au fameux article 40, puisqu'aussi bien l'adoption de l'amendement entraînerait un accroissement de charges. Par conséquent, dans cette optique, je me résignerais, avec beaucoup de regret, à utiliser cette arme que j'estime un peu disproportionnée avec ce qui est actuellement en cause.

Aussi je vous demande si, compte tenu de ces explications, qui sont celles que j'ai données à l'Assemblée nationale voilà quelques jours, vous pourriez vous contenter — ce dont je vous serais reconnaissant — des assurances que je viens de vous fournir et, par suite, retirer cet amendement.

M. le président. L'amendement est-il maintenu, monsieur le rapporteur ?

M. Philippe de Bourgoing, rapporteur. Compte tenu des propos de M. le ministre nous affirmant que le cas de ce personnel sera considéré favorablement dans l'esprit même de mon amendement, je pense que la commission peut le retirer.

M. le président. L'amendement n° 1 de la commission est retiré.

M. Marcel Souquet. Je demande la parole.

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

M. Marcel Souquet. Je pensais que M. le ministre n'invoquerait pas l'article 40.

Compte tenu de la situation, je reprends mon amendement n° 3 et j'attends, bien entendu, l'application de cet article.

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je demande la parole.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Etant poussé à toute extrémité, je suis obligé de demander l'application de l'article 40.

M. le président. Quel est l'avis de la commission des finances sur l'application de l'article 40 de la Constitution ?

M. Max Monichon, au nom de la commission des finances, du contrôle budgétaire et des comptes économiques de la nation. La commission des finances a examiné cet amendement et elle a reconnu que l'article 40 lui était applicable.

M. le président. L'amendement n'est donc pas recevable.

Article 4.

M. le président. « Art. 4. — Les dispositions des articles 1^{er} et 2 de la présente loi et les règlements pris pour leur mise en application prendront effet à compter du 1^{er} juillet 1970. »

Par amendement n° 4, MM. Souquet, Méric et les membres du groupe socialiste proposent de rédiger comme suit cet article :

« Les ingénieurs des études et de l'exploitation de l'aviation civile provenant du corps des officiers contrôleurs de la circulation aérienne conservent, s'ils en font la demande dans les six mois suivant la date d'effet de la présente loi ou dans les six mois suivant leur titularisation, le bénéfice des dispositions des articles 5 et 6 (titre II) de la loi n° 64-650 du 2 juillet 1964. »

La parole est à M. Souquet.

M. Marcel Souquet. Monsieur le président, le texte proposé par M. le ministre des transports a été retiré à la suite d'un arbitrage défavorable de M. le Premier ministre entre les finances et la fonction publique, d'une part, et les transports, d'autre part. Il donnait aux officiers contrôleurs de la circulation aérienne la possibilité de conserver, au moment de leur passage dans le cadre des ingénieurs des études de l'aviation civile, les avantages qu'ils avaient acquis en matière de retraite, c'est-à-dire la possibilité de partir à l'âge de 55 ans.

L'objet de cet amendement est de leur rendre ces avantages.

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

M. Philippe de Bourgoing, rapporteur. Je constate que cet amendement conduit à supprimer la rétroactivité à partir du 1^{er} juillet 1970, ce qui ne peut être que défavorable pour le corps concerné et à la remplacer par des mesures sur lesquelles la commission n'ayant pas eu connaissance de l'amendement n'a pu se prononcer.

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

M. Jean Chamant, ministre des transports. Je fais mien l'argument qui vient d'être présenté par M. le rapporteur, mais je voudrais ajouter qu'une mesure qui maintient pour les officiers aux sujétions qui justifiaient le régime particulier antérieur, de droit à pension et la limite d'âge est assez illogique.

En effet, voici des personnels qui ont changé de corps, de situation administrative, de fonctions, et qui ne sont plus soumis aux sujétions qui justifiaient le régime particulier antérieur. De plus, cette mesure serait exorbitante du droit commun puisque, si elle devait être adoptée, elle aboutirait à créer au sein d'un même corps deux limites d'âge selon l'origine des agents. Elle maintiendrait, au profit d'agents partant à la retraite à 65 ans, des bonifications justifiées par une mise à la retraite à l'âge de 55 ans. Ainsi il en résulterait une disparité entre les membres d'un même corps et je crois que cette disparité n'est pas souhaitable car les uns bénéficieraient d'une bonification du cinquième de la durée de leur service alors que les autres n'en bénéficieraient pas.

En tout état de cause, je tiens à préciser que ceux des personnels intéressés qui ont effectué quinze années de service actif conservent la possibilité de bénéficier de leurs droits à pension à 55 ans.

Par conséquent, la règle est en fait plus souple que vous ne l'aviez supposé, et c'est pourquoi il me semble que devant ces arguments, auxquels s'ajoute celui qui vient d'être présenté au nom de la commission par le rapporteur, l'amendement pourrait être retiré.

M. le président. Monsieur Souquet, maintenez-vous votre amendement ?

M. Marcel Souquet. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ? ... Je mets aux voix l'amendement n° 4, repoussé par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix l'article 4.

(L'article 4 est adopté.)

M. le président. Sur l'ensemble du projet de loi, la parole est à M. Namy, pour expliquer son vote.

M. Louis Namy. Monsieur le ministre, vous ne serez pas étonné que, comme le groupe communiste à l'Assemblée nationale, nous votions contre le projet de loi étant donné qu'il sort de nos délibérations absolument inchangé.

Sans doute, le projet de loi accorde-t-il un nouveau statut au corps des ingénieurs d'étude, qui constitue une amélioration bien méritée, mais vous subordonnez cet avantage à une limitation des droits syndicaux de ces personnels, en bref à une privation de leur droit de grève.

Nous considérons que c'est une nouvelle étape dans la restriction de ce droit à l'ensemble de la fonction publique. Par conséquent, nous ne saurions y souscrire et nous sommes convaincus que, de leur côté, les travailleurs de l'aviation civile trouveront les moyens de faire échec aux dispositions néfastes de ce projet de loi. (Applaudissements sur les travées communistes.)

M. le président. La parole est à M. Souquet, pour expliquer son vote.

M. Marcel Souquet. Compte tenu de certaines dispositions qui limitent le droit de grève, le groupe socialiste votera également contre ce projet de loi.

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

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

(Le projet de loi est adopté.)

— 14 —

DEPOT D'UNE QUESTION ORALE AVEC DEBAT

M. le président. J'informe le Sénat que j'ai été saisi de la question orale avec débat suivante :

M. Max Monichon expose à M. le ministre des transports la situation très critique dans laquelle se trouve l'ostréiculture du bassin d'Arcachon, à la suite de la mortalité importante constatée et qui entraîne une perte chiffrée évaluée à 30 p. 100 dans les cas les moins défavorables et à 80 p. 100 en général des huîtres sur parc, au sol ou en pochons, le taux de cette mortalité s'accroissant chaque jour, certains secteurs atteignant 90 p. 100.

Il lui demande, devant cet état de fait, les mesures envisagées par le Gouvernement pour :

1° Créer des gisements susceptibles de permettre dès cette année un captage suffisant ;

2° Financer l'achat de naissins en provenance du Japon, au cas où le captage serait déficient ;

3° Permettre aux ostréiculteurs privés de toute rentrée d'argent de faire face aux remboursements des emprunts antérieurs, et de vivre pendant deux années au minimum, privés qu'ils seront de ressources durant cette période. (N° 118).

Conformément aux articles 79 et 80 du règlement, cette question orale avec débat a été communiquée au Gouvernement et la fixation de la date de discussion aura lieu ultérieurement.

— 15 —

ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel sera l'ordre du jour de la prochaine séance publique, précédemment fixée au mercredi 9 juin 1971, à quinze heures :

I. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au corps des vétérinaires biologistes des armées. [N° 236 et 271 (1970-1971)]. — M. Raymond Boin, rapporteur de la commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées.]

2. — Discussion des questions orales avec débat, jointes, suivantes :

I. — M. Pierre Marcilhacy appelle l'attention de M. le Premier ministre sur les conclusions du rapport de la commission d'enquête parlementaire relative aux abattoirs et au marché d'intérêt national de Paris-La Villette. Il lui demande de bien vouloir faire connaître les mesures envisagées par le Gouvernement pour tirer les enseignements et dégager les conséquences d'une « affaire » qui a profondément ému l'opinion publique. (N° 103.)

(Question transmise à M. le ministre de l'agriculture.)

II. — M. André Mignot demande à M. le Premier ministre de bien vouloir faire connaître les suites qu'entend donner le Gouvernement aux conclusions du rapport de la commission d'enquête parlementaire sur les conditions techniques, économiques et financières de conception, de construction, d'aménagement et de gestion des abattoirs et du marché d'intérêt national de Paris-La Villette. Il lui demande également quelles sont les mesures arrêtées ou envisagées par le Gouvernement pour mettre d'urgence un terme à l'aggravation de l'hémorragie financière résultant de la situation actuelle. (N° 104.)

(Question transmise à M. le ministre de l'agriculture.)

III. — M. Serge Boucheny attire l'attention de M. le Premier ministre sur les informations publiées par de grands journaux parisiens quelques jours seulement après la publication du rapport de la commission d'enquête du Sénat à propos des projets de « reconversion » des abattoirs de La Villette.

La première opération a coûté, comme chacun sait, environ 100 milliards d'anciens francs, et le rapport de notre commission d'enquête a mis en lumière, non seulement les carences, mais les options politiques qui ont conduit à ce gouffre.

Les informations de presse font état d'intentions selon lesquelles le Gouvernement s'apprête à confier cette reconversion à des promoteurs immobiliers privés, ce qui constituerait le deuxième scandale de La Villette.

Le coût des terrains à Paris constitue un handicap quasiment insurmontable pour l'office d'H. L. M. de la capitale et favorise la spéculation ; or, on peut construire à La Villette, sur des terrains qui sont propriété de l'Etat, environ 4.500 logements.

En conséquence, il lui demande :

1° Quelle suite il entend donner au rapport de la commission d'enquête du Sénat, d'où il ressort que des fonds publics ont été gaspillés ;

2° Quelles mesures il entend prendre pour que soit immédiatement mis à l'étude un plan social d'aménagement des terrains libérés qui comprendrait des logements et des installations collectives répondant aux besoins des travailleurs et de la population de Paris. (N° 110.)

(Question transmise à M. le ministre de l'agriculture.)

3. — Discussion des questions orales avec débat, jointes, suivantes :

I. — M. Jean Péridier appelle l'attention de M. le Premier ministre sur les conséquences politiques et économiques qui peuvent résulter de la crise que connaît actuellement le Marché commun.

Il lui demande :

1° Quelles mesures il entend prendre pour y remédier sur le plan économique, notamment en ce qui concerne le Marché commun agricole ;

2° Quelle est également l'attitude du Gouvernement français en ce qui concerne l'entrée de la Grande-Bretagne dans la Communauté européenne. (N° 106.)

(Question transmise à M. le ministre de l'agriculture.)

II. — M. Jean Deguise demande à M. le ministre de l'agriculture quelles seront, dès juillet 1971, les répercussions du cours « flottant » des monnaies allemande, hollandaise et belge sur les produits agricoles français.

D'une part, le prix de revient de quelques denrées va être en augmentation, puisque certaines importations sont nécessaires aux cultivateurs. D'autre part, le rattrapage résultant de la dévaluation du franc de 1969 n'est pas encore effectué.

Il s'ajoute à cela des augmentations sur les carburants résultant des événements d'Afrique du Nord, ainsi qu'une impor-

tante élévation des salaires et des assurances sous toutes les formes.

Il lui demande s'il n'envisage pas, d'une façon ou d'une autre, un alignement des prix des céréales, des produits laitiers, de la viande et de la betterave, qui subissent toujours une importante charge technique sous prétexte de prestations sociales — alignement qui correspondrait à la fois au réel niveau européen et à toutes les augmentations de charges non encore compensées. (N° 108.)

4. — Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, complétant le code rural et relatif à l'exercice de la médecine et de la chirurgie des animaux par certains élèves et anciens élèves des écoles nationales vétérinaires. [N° 216 et 262 (1970-1971). — M. Victor Golvan, rapporteur de la commission des affaires économique et du Plan.]

5. — Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à la protection des jeunes animaux et à la défense de leurs acheteurs. [N° 213 et 263 (1970-1971). — M. Jean-Marie Bouloux, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan.]

6. — Discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à adapter le corps des lieutenants de l'ouvrier à l'économie moderne. [N° 214 et 261 (1970-1971). — M. Lucien Junillon, rapporteur de la commission des affaires économiques et du Plan.]

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée le mercredi 9 juin, à une heure quinze minutes.)

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

Erratum

au compte rendu intégral de la séance du mardi 1^{er} juin 1971.

INTERVENTION DE M. EDOUARD BONNEFOUS

Page 634, 2^e colonne, 24^e ligne avant la fin :

Au lieu de : « ... 17 millions d'anciens francs... »,

Lire : « ... 17 milliards d'anciens francs... ».

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 8 JUIN 1971
(Application des articles 76 et 78 du règlement.)

Calamités agricoles.

1135. — 8 juin 1971. — M. Henri Caillavet, rappelant à M. le ministre de l'agriculture sa question du 27 mai dernier (n° 1129), relative au cyclone qui venait en partie de ravager le Lot-et-Garonne, lui demande s'il ne pense pas, à la suite du nouveau cataclysme qui s'est abattu sur les régions de Casteljaloux, Marmande et Miramont-de-Guyenne, mettre en œuvre une procédure d'urgence pour venir en aide aux sinistrés urbains et ruraux. Plus particulièrement, il l'interroge pour savoir s'il ne lui paraît pas équitable de consentir auxdits sinistrés des aides, des concours financiers non remboursables, puis des prêts sans intérêt pour leur permettre la reconstitution de leur patrimoine. Il souhaite donc connaître d'urgence les moyens de solidarité qu'il entend utiliser pour atténuer les malheurs provoqués par de tels événements atmosphériques.

Assurance des travailleurs non salariés non agricoles.

1136. — 8 juin 1971. — M. Max Monichon rappelle à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale : 1° qu'en application des dispositions du dernier alinéa de l'article 1^{er} de la loi n° 70-14 du 6 janvier 1970, le Gouvernement devait, au cours de la première session ordinaire de 1970-1971, présenter au Parlement un rapport sur les conditions de fonctionnement du régime d'assurance-maladie des travailleurs non salariés non agricoles ; il lui demande à quel moment le Parlement pourra être saisi dudit rapport ; 2° en raison des critiques faites par certaines catégories des professions non salariées, il lui demande également quelles sont les perspectives d'aménagement envisagées par le Gouvernement en ce qui concerne le régime d'assurance vieillesse pour tenir compte des suggestions formulées par ces travailleurs non salariés non agricoles.

Machines à dicter (taux T. V. A.)

1137. — 8 juin 1971. — M. André Montell attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur le taux de T. V. A. appliqué aux « machines à dicter ». Celles-ci sont, en effet, frappées au taux des articles de luxe de 33,33 p. 100. Il lui fait remarquer que ces équipements ne peuvent en fait recevoir qu'une utilisation professionnelle et se demande pourquoi ils ne sont pas soumis à un taux de T. V. A. de 23 p. 100 appliqué notamment aux machines à écrire ou à photocopier. La nécessité d'encourager la modernisation des méthodes de travail dans le secteur tertiaire, devrait inciter le Gouvernement à faciliter l'acquisition d'instruments modernes tels que les machines à dicter. En conséquence, il lui demande s'il ne lui paraît pas nécessaire d'abaisser le taux de T. V. A. frappant ces articles.

Compte rendu financier de l'activité des syndicats de communes.

1138. — 8 juin 1971. — M. François Schleiter a l'honneur de demander à M. le ministre de l'intérieur s'il n'estimerait pas utile et nécessaire, avant le vote d'une loi de regroupement des communes, de présenter au Parlement un compte rendu financier de l'activité des syndicats de communes. En effet, depuis plusieurs années, dans certains départements, des syndicats nombreux, à vocations multiples, ont fonctionné, ont réalisé, ont connu aussi des difficultés. Des charges nouvelles en ont résulté pour les départements, des privations de crédits en ont été la conséquence pour les communes non regroupées du département. Il y a certainement des enseignements à retenir et à exploiter, avant de nouvelles décisions, plutôt que de risquer, comme au lendemain de la mise en application du plan national des abattoirs, d'avoir à en déplorer, *a posteriori*, les douloureux effets pour les communes et le manque d'efficacité.

Accidents du travail (responsabilité).

1139. — 8 juin 1971. — M. Emile Durieux demande à M. le ministre de la justice quelle serait la situation d'un particulier qui confierait des travaux à un entrepreneur ou à un artisan dont il se révélerait que — contrairement aux apparences — il n'est pas en règle avec ses organisations professionnelles (par exemple pas d'inscription au registre du commerce ou au registre des métiers), ou avec la sécurité sociale en ce qui concerne ses salariés. Le particulier serait-il tenu pour responsable d'un accident pouvant survenir à un salarié au cours de l'exécution des travaux.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU SENAT LE 8 JUIN 1971

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. »

Signalisation routière (miroirs).

10505. — 8 juin 1971 — M. Jean Aubin attire l'attention de M. le ministre des transports sur l'article 11 de l'arrêté du 22 octobre 1963 relatif à la signalisation routière, selon lequel, passant du général au particulier, il est possible de conclure que l'emploi de miroirs et de rétroviseurs destinés à faciliter la circulation routière est interdit. Or, s'il est vrai que des miroirs ou des rétroviseurs réfléchissant les rayons du soleil peuvent constituer un danger public, il est encore plus exact que, dans les zones de montagne, dans les carrefours aveugles, dans les secteurs ruraux où les conducteurs de véhicules agricoles éprouvent de grandes difficultés pour traverser une agglomération, l'installation de tels dispositifs, avec toutes les précautions nécessaires, éviteraient de nombreux accidents ; et des pays étrangers, comme les scandinaves ou la Suisse l'ont bien compris. En conséquence, il lui demande s'il n'envisage pas d'autoriser, là où les magistrats municipaux l'estimeraient indispensable, l'emploi de miroirs ou de rétroviseurs.

Terrains vagues.

10506. — 8 juin 1971. — M. Jean Collety attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du Premier ministre, chargé de l'environnement et de la protection de la nature, sur l'importance des terrains situés en zone urbaine n'ayant pas reçu d'affectation et, à court terme laissés à l'état de terrain vague. Ces espaces sont souvent encombrés de détritus et présentent un danger pour la salubrité. Il lui demande s'il ne lui paraît pas nécessaire de faire obligation aux propriétaires de ces terrains de les engazonner et de les entretenir. Une telle mesure rendrait à ces espaces un caractère esthétique, et contribuerait à étendre la superficie des espaces verts.

Pensions (femmes fonctionnaires mères de trois enfants).

10507. — 8 juin 1971. — M. Léon Jozeau-Marigné rappelle à M. le ministre de l'économie et des finances la situation, au regard de la législation des pensions civiles et militaires de retraite, des femmes fonctionnaires mères de trois enfants. L'article L. 24-I (3^e, a) du code prévoit qu'elles peuvent entrer en jouissance immédiate de leur pension civile si ces trois enfants sont « vivants ou décédés par faits de guerre ». Il expose l'injustice qui frappe les mères de famille lorsque l'un au moins de ces trois enfants vient à décéder par suite d'une autre cause, alors que, devenu majeur ou ayant

dépassé, s'il travaille, l'âge de la scolarité obligatoire, il a été, pendant toute la durée normale, à la charge de ses parents. Il lui demande si le Gouvernement n'envisage pas de proposer au Parlement une modification de la disposition citée pour accorder la jouissance immédiate de leur pension aux femmes fonctionnaires « lorsqu'elles sont mères d'au moins trois enfants vivants ou décédés, si le décès n'est survenu, par suite de quelque cause que ce soit, qu'après le moment où ils n'étaient plus légalement à charge ».

Limitation à l'accès des études médicales.

10508. — 8 juin 1971. — **M. Jacques Henriot** expose à **M. le Premier ministre** que le problème posé dans les facultés de médecine par la suppression de l'externat peut trouver d'autres solutions que celle, mauvaise, qui consiste à réguler le nombre des étudiants en médecine en fonction des équipements hospitaliers. Il est possible, par exemple, de ne pas demander de stage hospitalier à ceux-là des étudiants qui, anatomistes, chimistes, chercheurs, administratifs, etc. n'auront jamais à exercer la médecine pendant leur future carrière. Les possibilités d'accueil des étudiants à l'hôpital s'en trouveront augmentées d'autant, c'est-à-dire de près de 30 p. 100. Il lui demande s'il ne conviendrait pas que cette limitation de l'accès aux études médicales soit remise à plus tard à cause des troubles et de l'agitation qui peuvent en résulter, soit de la part de ceux qui en seront les victimes, soit de la part de ceux qui en saisiront habilement le prétexte.

Université de Paris-III.

10509. — 8 juin 1971. — **M. Georges Cogniot** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation anormale de l'université de Paris-III. Cette université n'a obtenu récemment qu'une subvention de 770.000 francs alors qu'elle demandait 2.650.000 francs. L'état des choses est déplorable, surtout au point de vue des postes et des locaux. Un calcul serré avait abouti à la demande de 71 postes : trois ont été accordés ; en conséquence, plus de la moitié de l'enseignement de Paris-III se fait sur heures complémentaires ; dans certaines unités d'enseignement et de recherche, la proportion atteint même 80 p. 100. Pour les locaux, le cas de la bibliothèque de l'I. N. L. C. O. (langues orientales) est particulièrement inadmissible : le local a dû être fermé pour raison de sécurité, l'ensemble risquant de s'effondrer ; certains crédits ont été débloqués pour réparer sommairement la bibliothèque, mais seulement après deux ans de protestations et de réclamations et sans tenir compte de l'intérêt supérieur de l'I. N. L. C. O., actuellement dispersé entre plusieurs bâtiments éloignés l'un de l'autre, qui exige l'attribution de locaux uniques comportant notamment une bibliothèque. Dans ces conditions, il lui demande quelles mesures sont prévues pour permettre à l'université de Paris-III de se rapprocher d'un fonctionnement normal.

Université de Paris-I.

10510. — 8 juin 1971. — **M. Georges Cogniot** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation qui résulte pour l'université de Paris-I de l'insuffisance numérique des emplois d'enseignants comme des emplois de personnel administratif et de la pénurie de locaux. L'université de Paris-I n'a obtenu en fait de créations de postes que deux maîtrises de conférences, un poste de maître-assistant et trois postes d'assistants, alors qu'il lui en aurait fallu dix fois davantage. Trente emplois de personnel administratif font défaut. Il lui demande ce qui est prévu pour remédier à ces graves carences. Il s'inquiète également de la situation des locaux, les enseignements étant répartis sur dix-sept bâtiments sans que les étudiants puissent travailler convenablement dans des salles surcombrées ; en conséquence, il lui demande à quelle date précise commenceront les travaux du futur bâtiment (Tolbiac) et à quelle date précise ce bâtiment pourra entrer en service.

Charges des universités parisiennes.

10511. — 8 juin 1971. — **M. Georges Cogniot** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur l'anomalie qui a consisté à rendre les universités parisiennes héritières des charges des anciennes facultés et d'une grande partie de celles de l'ancienne université sans leur attribuer les ressources correspondantes, et au contraire en opérant des abattements pour permettre aux universités périphériques de fonctionner, alors que l'existence de ces dernières n'a pas diminué le nombre des étudiants des universités du centre ni à plus forte raison réduit leur frais fixes (enseignements fondamentaux, ouvrages et périodiques des salles de travail, etc.). Il lui signale que la création des universités nouvelles

a entraîné des charges nouvelles (agence comptable et multiplication des services), que rien n'est venu compenser. Il lui demande quelles mesures sont prévues pour éviter que les universités parisiennes ne soient prochainement en état de cessation des paiements.

Education physique scolaire.

10512. — 8 juin 1971. — **M. Georges Cogniot**, se référant au discours récent de **M. le ministre de l'éducation nationale**, où il est question du devoir impérieux de restaurer dans le deuxième cycle « la notion d'une formation fondamentale commune, qui doit avoir pour objet des langages de base, mathématiques, français, langue étrangère, langage du corps », demande si cette déclaration signifie bien que l'éducation physique et sportive doit être considérée dorénavant comme une composante fondamentale de l'éducation, principe que, pour sa part, il a toujours défendu. Si telle est bien la pensée de l'administration, il lui demande : 1° comment il justifie le fait que les enseignants d'éducation physique et l'éducation physique et sportive continuent de dépendre du secrétariat d'Etat à la jeunesse ; 2° à quelle date les structures seront mises en concordance avec les principes et satisfaction sera accordée à la revendication des syndicats des enseignants d'éducation physique et de la fédération de l'éducation nationale portant sur le rattachement de l'éducation physique et sportive et de ses enseignants au ministère de l'éducation nationale.

Education physique scolaire (horaires).

10513. — 8 juin 1971. — **M. Georges Cogniot**, se faisant l'interprète de la surprise créée au sein du personnel enseignant par la circulaire n° 71-131 du 7 avril 1971, attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur le caractère inadmissible d'une opération qui consiste à tenir compte, d'un côté, de l'emploi du temps de vingt-neuf heures défini pour les élèves des classes pratiques et, d'autre part, de la réduction de l'horaire des maîtres de classes pratiques à vingt-quatre heures hebdomadaires en supprimant tout simplement l'éducation physique sous couleur de fusionner l'éducation physique des élèves de classes pratiques avec celle des élèves d'autres sections. Il lui demande quelles mesures sont prises pour qu'un personnel qualifié et spécialisé soit à même d'enseigner l'éducation physique dans toutes les sections de tous les établissements du second degré.

C. E. G. et C. E. S. (locaux et organisation).

10514. — 8 juin 1971. — **M. Georges Cogniot** attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur l'état gravement défectueux d'un grand nombre de locaux des collèges d'enseignement général et des collèges d'enseignement secondaire. Il lui demande quand les dispositions nécessaires seront prises pour que tous les élèves puissent être accueillis dans des locaux scolaires décentes ; pour que soient évitées les solutions de fortune, telles que classes dispersées dans une même localité, salles vétustes, locaux préfabriqués inconfortables et coûteux ; pour que soit assurée la réfection des bâtiments anciens dans le respect des règles de sécurité ; pour qu'une meilleure insonorisation des classes soit assurée et que tous les établissements soient rapidement équipés à la fois en salles spécialisées et en matériel nécessaire à l'enseignement de toutes les disciplines. Il lui demande par ailleurs quelles dispositions sont envisagées pour que la nationalisation des collèges soit accélérée de façon à réduire les inégalités existant entre les établissements. Il lui demande enfin quelles mesures sont prévues en vue de l'attribution de décharges de service pour animation de foyers socio-culturels dans les collèges ainsi qu'en faveur des professeurs délégués de l'O. N. I. C. E. P.

Pensions (rapport constant).

10515. — 8 juin 1971. — **M. Georges Portmann** attire l'attention de **M. le ministre des anciens combattants et victimes de guerre** sur le fait que, contrairement aux dispositions de l'article 55 de la loi de finances pour 1962 et aux nombreuses promesses dispensées par les plus hautes autorités de l'Etat, la situation des anciens combattants et victimes de guerre n'a été que partiellement améliorée par quelques mesures catégorielles. Il lui demande s'il compte, dès le budget de 1972, régler les problèmes essentiels ayant fait l'objet de ces engagements et, notamment, rétablir la garantie du pouvoir d'achat des pensions que constituait, à l'origine, le rapport constant dont les conditions d'application se trouvent faussées par les dispositions des décrets des 26 mai 1962 et 27 janvier 1970.

Association mondiale de la santé (candidature de la R. D. A.)

10516. — 8 juin 1971. — M. Serge Boucheny expose à M. le ministre des affaires étrangères qu'une nouvelle fois, la candidature de la R. D. A. a été rejetée par la 24^e session de l'association mondiale de la santé. La résolution demandant l'ajournement de cette question a été présentée par vingt-huit pays dont la France. Cet ajournement est en contradiction avec la charte de l'O. M. S. qui stipule que tous les Etats peuvent être membres de l'organisation. D'éminents professeurs de faculté ont d'ailleurs estimé que, en prenant cette position, la France prive l'O. M. S. du concours précieux de la R. D. A. qui a obtenu, dans les domaines de la recherche et de la pratique médicale, d'importants succès. Il lui demande quels ont été les motifs qui ont amené la France à prendre cette position qui va à l'encontre de l'intérêt scientifique et de la coopération internationale.

Société civile immobilière (fiscalité).

10517. — 8 juin 1971. — M. Jacques Piot appelle l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la question suivante : une société civile immobilière poursuit actuellement la réalisation d'un programme de résidences secondaires portant sur plusieurs centaines de « villas » situées dans un domaine forestier aménagé pour offrir aux résidents un éventail très large de sports et de loisirs : voile, natation, tennis, équitation, etc. Les ventes de villas sont soumises jusque là aux dispositions de l'article 28 de la loi du 23 décembre 1964 (régime du prélèvement de 25 p. 100). La société s'engage, dans le contrat de vente, à tenir à la disposition exclusive des acquéreurs de villas (groupés en un « club ») un ensemble d'« aires de loisirs » (lacs, piscines, courts de tennis, centre équestre, espaces verts, etc.) dont elle conserve la toute propriété, et qui n'entre pas, par conséquent, dans les installations communes sur lesquelles portent les droits de la copropriété. C'est ainsi que la T. V. A. incluse dans les investissements propres aux aires de loisirs n'est pas admise dans le droit à récupération qui s'exerce lors de la taxation des ventes de villas. La société fait face aux frais entraînés par l'entretien et le fonctionnement des aires de loisirs : fournitures et personnel (jardinier, palefrenier, maître nageur, etc.). En contre-partie, les propriétaires de villas sont tenus, par le contrat de vente, au versement d'une cotisation forfaitaire de 100 francs par mois (sujette à indexation) que la société inscrit en diminution des charges ci-dessus. Il lui demande : 1° si la perception de cette cotisation est de nature à soumettre la société civile à la patente et, dans l'affirmative, quelles en seraient les conséquences : a) en matière de taxes sur le chiffre d'affaires : les cotisations seraient-elles passibles de la T. V. A. ; b) en matière d'impôts directs : la société ne risquerait-elle pas de perdre le bénéfice du prélèvement de 25 p. 100. 2° Si la cession éventuelle des aires de loisirs à une société à vocation commerciale (tenue au respect des obligations de la société civile) aurait bien pour effet de transférer le droit à récupération de la T. V. A. incluse dans les investissements correspondants au profit de la société acquéreuse qui pourrait alors, sans inconvénients, être soumise à la T. V. A. (et à la patente) du chef des cotisations en cause.

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 ; 9415 René Tinant ; 9645 Yvon Coudé du Foresto ; 9802 Edmond Barrachin ; 9996 Marcel Martin ; 10083 Jacques Duclos ; 10309 Georges Rougeron.

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

N° 8311 Hector Viron ; 10070 Edouard Bonnefous ; 10183 Catherine Lagatu ; 10301 Maurice Coutrot.

**SECRETARIAT D'ETAT AUPRES DU PREMIER MINISTRE,
CHARGE DE LA FONCTION PUBLIQUE**

N° 9941 Pierre Brousse ; 10360 Jacques Piot ; 10362 Paul Pelleray ; 10372 Etienne Restat ; 10379 Charles Suran ; 10380 Jean Bertaud ; 10387 Jean Lecanuet ; 10388 Jacques Duclos ; 10401 André Méric.

AFFAIRES CULTURELLES

N° 9394 Marie-Thérèse Goutmann ; 9449 Hubert d'Andigné ; 9716 Roger Poudonson ; 9918 Lucien Grand ; 10092 Marie-Thérèse Goutmann ; 10245 Pierre Giraud ; 10333 Georges Cogniot.

AFFAIRES ETRANGERES

N° 9050 Henri Caillavet ; 9123 Ladislav du Luard ; 10135 Gaston Monnerville ; 10141 Henri Caillavet.

AGRICULTURE

N° 8134 Roger Houdet ; 8883 Georges Rougeron ; 9077 Marcel Boulangé ; 9591 Henri Caillavet ; 9718 Georges Rougeron ; 9775 Marcel Martin ; 9800 Georges Rougeron ; 9823 Pierre Mailhe ; 9956 Pierre Brousse ; 9974 Pierre de Félice ; 10032 Octave Bajoux ; 10214 Georges Rougeron ; 10248 Lucien Grand.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE GUERRE

N° 10250 Fernand Lefort ; 10329 Marcel Souquet ; 10331 Marcel Souquet ; 10332 Marcel Souquet ; 10396 Marcel Guislain.

DEFENSE NATIONALE

N° 9087 Jean Lecanuet ; 9583 Antoine Courrière ; 10253 Yvon Coudé du Foresto ; 10417 Pierre Mailhe.

**MINISTRE D'ETAT CHARGE DES DEPARTEMENTS
ET TERRITOIRES D'OUTRE-MER**

N° 10320 Marcel Gargar.

DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET SCIENTIFIQUE

N° 8746 André Méric ; 8794 André Méric ; 10279 Pierre Gonard.

ECONOMIE ET FINANCES

N° 8176 Roger Poudonson ; 8548 Robert Liot ; 8642 Robert Liot ; 8671 Antoine Courrière ; 8745 Georges Cogniot ; 8753 Etienne Restat ; 8863 Michel Chauty ; 8864 Michel Chauty ; 8923 Lucien Junillon ; 8924 Raoul Vadepiéd ; 9044 Raymond Boin ; 9066 Marcel Souquet ; 9371 Guy Petit ; 9498 Antoine Courrière ; 9661 Robert Liot ; 9684 Georges Rougeron ; 9758 Louis Courroy ; 9916 Jean Colin ; 9975 Charles Sinsout ; 10033 Marcel Fortier ; 10036 Marcel Martin ; 10066 Jean-Pierre Blanc ; 10097 Octave Bajoux ; 10106 Jean Deguisse ; 10140 Paul Mistral ; 10147 Yvon Coudé du Foresto ; 10154 Georges Rougeron ; 10158 Jacques Vassor ; 10161 André Fosset ; 10165 Marcel Gargar ; 10176 Marcel Martin ; 10201 Emile Durieux ; 10218 André Méric ; 10221 Marcel Fortier ; 10222 Gabriel Montpied ; 10287 Ladislav du Luard ; 10289 Roger Carcassonne ; 10293 Yves Hamon ; 10294 Fernand Verdeille ; 10302 André Fosset ; 10305 Yves Estève ; 10311 Pierre Brousse ; 10313 Raymond de Wazières ; 10319 Joseph Raynaud ; 10326 Jean Colin ; 10334 Roger Carcassonne ; 10336 Jacques Piot ; 10339 Ladislav du Luard ; 10342 Georges Rougeron ; 10354 Jacques Carat ; 10356 Léon Jozeau-Marigné ; 10364 Pierre Schiélé ; 10367 Marcel Fortier ; 10378 Bernard de Hauteclocque ; 10382 Georges Portmann ; 10383 Hubert Durand ; 10393 Henri Caillavet ; 10397 Georges Portmann ; 10400 André Méric ; 10413 Joseph Yvon ; 10415 Jean Bertaud.

EDUCATION NATIONALE

N° 8219 Georges Cogniot ; 8268 André Méric ; 8650 Georges Cogniot ; 9144 Octave Bajoux ; 9220 Marcel Darou ; 9472 Catherine Lagatu ; 10241 Georges Rougeron ; 10257 Georges Marie-Anne ; 10281 Georges Cogniot ; 10306 Georges Cogniot ; 10324 André Méric ; 10348 Gustave Héon ; 10370 André Montell ; 10376 André Fosset ; 10391 Roger Poudonson ; 10399 Catherine Lagatu ; 10402 Pierre Giraud ; 10403 Jean Bertaud ; 10406 Léon David.

EQUIPEMENT ET LOGEMENT

N° 9670 Pierre-Christian Taittinger ; 9814 Catherine Lagatu ; 10345 Marcel Guislain.

INTERIEUR

N° 8243 André Fosset ; 8279 Jean Bertaud ; 8280 Jean Bertaud ; 8342 Antoine Courrière ; 8451 Jean Bertaud ; 8491 Pierre Giraud ; 8508 André Fosset ; 8690 Antoine Courrière ; 8859 Jacques Pelletier ; 9070 Adolphe Charvin ; 9815 Pierre-Christian Taittinger ; 10056 Auguste Pinton ; 10407 Jacques Carat ; 10414 Jean Geoffroy.

JUSTICE

N° 9739 Pierre Carous; 10233 Henri Caillavet; 10256 René Monory; 10266 Pierre de Felice; 10347 Claudius Delorme; 10375 Léon Motais de Narbonne; 10389 Pierre-Christian Taittinger; 10410 Louis Courroy.

PROTECTION DE LA NATURE ET ENVIRONNEMENT

N° 10167 Général Béthouard; 10258 Georges Marie-Anne; 10270 Marcel Guislain.

SANTÉ PUBLIQUE ET SÉCURITÉ SOCIALE

N° 9442 Pierre Schiélé; 9915 Pierre Schiélé; 10103 Pierre-Christian Taittinger; 10152 Jacques Eberhard; 10225 Roger Poudonson; 10274 Marie-Hélène Cardot; 10278 Catherine Lagatu; 10290 Jacques Henriot; 10340 Marcel Guislain; 10341 André Méric; 10346 Jean Bartaud; 10350 Marcel Gargar; 10357 Marcel Souquet; 10381 Georges Portmann; 10384 Marcel Guislain; 10398 Catherine Lagatu.

TRANSPORTS

N° 10368 Jean Bardol; 10416 Jean Bartaud.

TRAVAIL ET POPULATION

N° 10061 Lucien Grand.

REPONSES DES MINISTRES AUX QUESTIONS ÉCRITES

PREMIER MINISTRE

Français d'Algérie (indemnisation des biens spoliés).

10351. — M. Henri Caillavet expose à M. le Premier ministre que l'indemnisation des biens possédés par les Français en Algérie, et confisqués par la puissance algérienne, n'est qu'ébauchée très partiellement par la loi du 15 juillet 1970 relative à une contribution nationale à l'indemnisation des Français dépossédés des biens situés dans un territoire antérieurement placé sous la souveraineté, le protectorat ou la tutelle de la France. En effet, le calcul de cette indemnisation très partielle, dont le Sénat a rejeté le principe parce qu'il lui semblait incapable d'assurer une juste compensation, ne donnera aux spoliés que des indemnités dérisoires et largement étalées dans le temps. En conséquence, il lui demande quelles mesures budgétaires ou extra-budgétaires compte prendre le Gouvernement pour permettre une équitable réparation de l'injustice commise à l'égard des rapatriés. (Question du 22 avril 1971.)

Réponse. — L'honorable parlementaire souhaite connaître les mesures budgétaires ou extra budgétaires que le Gouvernement compte prendre pour permettre une équitable réparation des rapatriés spoliés de leurs biens outre-mer. Le Gouvernement a eu l'occasion de s'exprimer très largement sur ces questions lors des débats qui ont conduit au vote de la loi du 15 juillet 1970. Il y a exposé notamment l'effort budgétaire consenti en vue de nos compatriotes rapatriés. Au-delà de ces efforts, différentes mesures ont été prises en faveur des rapatriés soit par voie du crédit, soit par une augmentation sensible de l'aide sociale en faveur des rapatriés les plus défavorisés.

M. le Premier ministre 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° 10394 posée le 4 mai 1971 par M. Henri Caillavet.

M. le Premier ministre 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° 10396 posée le 4 mai 1971 par M. Jacques Duclos.

AGRICULTURE

*Indemnité viagère de départ
et allocation supplémentaire du fonds national de solidarité*

10314. — M. Joseph Brayard expose à M. le ministre de l'agriculture que l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité accordée aux exploitants agricoles bénéficiaires de l'indemnité viagère de départ varie selon que ladite indemnité a été

attribuée avant ou après le 28 avril 1968. Il apparaît, en effet, que le revenu réel net de l'exploitant agricole qui bénéficie à la fois de l'I. V. D. et de l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité est sensiblement plus faible si l'I. V. D. a été attribuée avant le 28 avril 1968. En conséquence, afin de réduire la disparité pouvant exister entre des exploitants se trouvant dans une situation identique, s'il ne serait pas opportun d'exclure l'élément mobile de l'indemnité viagère de départ du calcul des ressources ouvrant droit à l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité. (Question du 6 avril 1971.)

Réponse. — Le décret n° 63-455 du 6 mai 1963 avait prévu que le montant de l'élément mobile de l'indemnité viagère de départ pouvait être pris en compte pour le calcul des ressources ouvrant droit à l'allocation supplémentaire du fonds national de solidarité. Cet élément mobile était fonction du revenu cadastral des terres délaissées. Aussi, seuls les anciens exploitants ayant cédé des terres de revenus élevés étaient pratiquement concernés. Lorsque, avec les décrets du 26 avril 1968, l'I. V. D. est devenue forfaitaire, il a été prévu que cette indemnité dans sa totalité n'entrerait plus en ligne de compte pour la détermination des ressources des candidats à l'allocation supplémentaire. Toutefois, cette disposition qui figure à l'article 4 du décret n° 68-377 du 26 avril 1968, reprise à l'article 23 du décret n° 69-1029 du 17 novembre 1969, ne peut être appliquée aux anciens bénéficiaires car elle n'a pas d'effet rétroactif. Mais le plafond des ressources au-dessous duquel l'attribution de l'allocation supplémentaire est possible ayant été porté respectivement de 2.900 francs pour une personne seule et 4.400 francs pour un ménage à 4.750 francs et 7.125 francs, cette mesure a réduit considérablement le nombre des titulaires de l'I. V. D. concernés par les anciennes dispositions et seuls restent pratiquement intéressés certains agriculteurs possédant des revenus relativement élevés.

DEVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET SCIENTIFIQUE

M. le ministre du développement industriel et scientifique 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° 10390 posée le 4 mai 1971 par M. Henri Caillavet.

ECONOMIE ET FINANCES

Invalides civils (augmentation d'avantages fiscaux).

10229. — M. Louis Namy attire l'attention de M. le ministre de l'économie et des finances sur la situation des invalides civils qui s'efforcent de reprendre une activité professionnelle et lui demande si le Gouvernement entend favoriser cette promotion par des incitations fiscales visant, notamment, à augmenter le taux d'abattement pour frais professionnels, à augmenter d'une demi-part supplémentaire le quotient familial des infirmes mariés. (Question du 1^{er} mars 1971.)

Réponse. — En vertu de l'article 83 du code général des impôts, seules les dépenses nécessitées par l'exercice de la profession sont déductibles pour la détermination du revenu imposable des salariés. Les sommes que les invalides consacrent aux soins réclamés par leur état de santé constituent des dépenses d'ordre personnel et ne peuvent, dès lors, être admises en déduction. En revanche, les frais spéciaux que les intéressés peuvent être amenés à supporter dans l'exercice de leurs fonctions, du fait de leur invalidité, ont le caractère de charges déductibles. Ces frais sont, en principe, couverts par la déduction forfaitaire de 10 p. 100 à laquelle peut s'ajouter, le cas échéant, la déduction spéciale prévue en faveur de certaines professions. Mais, à la condition d'en justifier, les redevables en cause ont la possibilité de faire état de leurs frais réels, s'ils sont supérieurs aux déductions forfaitaires. Il n'apparaît pas, dans ces conditions, qu'il y ait lieu d'envisager un aménagement de la législation sur ce point. Le Gouvernement ne s'en est pas moins préoccupé d'améliorer la situation fiscale des invalides. Cette préoccupation s'est concrétisée dans deux dispositions importantes de la loi de finances pour 1971. La première de ces dispositions accorde une demi-part supplémentaire aux contribuables invalides mariés lorsque chacun des époux remplit l'une des conditions fixées par l'article 195 c, d et d bis du code général des impôts. La seconde mesure étend aux foyers dans lesquels un des époux satisfait à l'une de ces conditions le bénéfice des limites d'exonération et de décote particulièrement libérales qui sont prévues en faveur des personnes âgées de plus de soixante-cinq ans. Cette dernière disposition permet par exemple à ceux des intéressés qui ont deux enfants à charge d'échapper désormais à toute imposition si leur salaire brut est inférieur à 21.600 francs. Dans la même situation de famille, l'impôt est ramené de 1.030 francs à 478 francs pour un salaire brut de 25.000 francs. Ces aménagements entraînent un allègement sensible à charge des invalides les plus dignes d'intérêt. Mais il va sans dire que si certains contribuables se trouvaient, du fait de leur infirmité, dans l'impossibilité d'acquitter tout ou partie

des cotisations mises à leur charge, ils pourraient en demander la remise ou la modération au directeur des services fiscaux du lieu de leur domicile. Ces demandes seraient, bien entendu, examinées avec la plus grande bienveillance.

EDUCATION NATIONALE

Situation de professeurs de C. E. G. (Section IV).

10285. — M. Marcel Champeix expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** ce qui suit : certains professeurs d'enseignement général de collège ayant obtenu le C. A. P. C. E. G. (section IV) (sciences, physique, technologie), en 1964, c'est-à-dire pendant la période transitoire (1962-1966), ont effectué en 1962 leur stage au centre régional de formation des professeurs de C. E. G. en mathématiques dans un collège. A la sortie de ce stage, ils ont été appelés à enseigner les mathématiques, car, alors, les professeurs de mathématiques étaient recrutés indistinctement dans les deux sections (III ou IV : la section III est la section mathématiques, technologie). Ces professeurs de la section IV exercent donc depuis de nombreuses années en mathématiques et leur aptitude a été reconnue par plusieurs inspections. Enfin, ils viennent d'être recyclés en mathématiques modernes pendant deux ans (année 1969-1970, année 1970-1971) par les soins de l'institut de recherche sur l'enseignement des mathématiques. En conséquence, il lui demande si, contrairement à une pratique qui tend à leur retirer les mathématiques dès l'an prochain, il ne serait pas souhaitable : 1° de maintenir ces professeurs dans une discipline pour laquelle ils ont acquis une expérience certaine ; 2° de leur permettre de postuler pour un emploi de la section III, les assimilant ainsi aux professeurs d'enseignement général de collège qui, en raison de leur ancienneté, ont été admis dans telle ou telle section sans avoir subi les épreuves du C. A. P. C. E. G. (*Question du 26 mars 1971.*)

Réponse. — Jusqu'à la session spéciale de 1969, ces professeurs pouvaient se présenter aux épreuves du C. A. P. C. E. G. (section III) et être reclassés dans cette section en cas de succès. Depuis les modifications apportées à l'organisation des études par l'institution du certificat d'aptitude à l'enseignement dans les collèges d'enseignement général, les changements de section ne sont plus possibles. Pour régler le cas des professeurs concernés, les autorités académiques ont la possibilité de les affecter sur un poste répondant à leurs aptitudes réelles.

Equipements sportifs du lycée d'Antony.

10325. — M. André Aubry attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur le sous-équipement sportif du lycée d'Antony (Hauts-de-Seine) qui, treize ans après sa création, n'a toujours pas ces équipements sportifs de plein air indispensables à un établissement de 3.300 élèves. Cette situation ne permet pas la pratique de l'éducation physique prévue dans les programmes, ce qui est particulièrement préjudiciable aux lycéens. Il lui demande quelles dispositions il compte prendre, de toute urgence, pour débloquer les crédits nécessaires à l'achèvement des travaux. (*Question du 15 avril 1971.*)

Réponse. — Le lycée d'Antony possède déjà d'importantes installations sportives : trois immeubles gymnases et une halle de sports. Il ne dispose toutefois pas d'installations sportives de plein air. Il est envisagé dans un premier temps, pour des raisons de sécurité, de déléguer au cours de cette année les crédits nécessaires à l'aménagement de la zone Ouest du lycée, après démolition des socles des anciens établissements, d'un chemin bétonné et nivellement du terrain. L'aménagement de la zone Nord du lycée en installations sportives de plein air pourrait être financé ultérieurement.

Collège d'enseignement technique Gallieni (Toulouse).

10328. — M. André Méric attire l'attention de **M. le ministre de l'éducation nationale** sur la situation dramatique du collège d'enseignement technique Gallieni, sis à Toulouse. Cet établissement est implanté dans les locaux de l'ancienne poudrerie nationale depuis 1941. En 1952, ces locaux ont été achetés par le ministère de l'éducation nationale. L'ensemble couvre 10 hectares, comprend onze grands bâtiments d'usine construits en 1914, il y a cinquante-sept ans. Les murs sont en béton planché, c'est-à-dire non armé, et aucun joint de dilatation n'a été prévu à cette époque. Une collecteur d'eaux usées de l'ensemble du quartier traverse l'établissement d'Ouest en Est, sur une longueur de 300 mètres. Les canalisations très anciennes et ouvertes provoquent des affouillements sous les constructions qu'elles côtoient. Le 10 octobre 1970, un grand bâtiment abritant un dortoir, trois salles de dessin et trois salles d'études se fissure et doit être évacué. Les autorités de son ministère informées confirment l'urgence de l'évacuation et provoquent le déplacement

de deux classes préfabriquées, le montage de deux classes préfabriquées neuves, et le relogement de soixante et un élèves internes au lycée Bellevue. Un second bâtiment de mêmes dimensions donne à son tour, des inquiétudes. Des lézards anciennes s'agrandissent, de nouvelles apparaissent. Des « témoins » sont posés. Par ailleurs, le dortoir restant utilisable ne comporte plus de douches mais vingt-deux lavabos, deux W.-C. pour soixante et un élèves entassés dans une salle mal aérée où l'on respire, en permanence, des odeurs nauséabondes. La situation de cet établissement s'avère inqualifiable. En 1960, il était en tête des bâtiments à reconstruire ; en 1970, il se trouve en 9^e position ; en 1971, il ne figure même plus au plan triennal. Il lui demande si le ministère de l'éducation nationale va attendre qu'une catastrophe se produise pour que des mesures énergiques soient prises, ou si, comme il ose encore l'espérer, la reconstruction de cet établissement aura lieu dans l'immédiat. Compte tenu par ailleurs, de la situation particulière de cet établissement aggravant les dépenses de gestion, il lui demande, en outre de lui fournir les crédits indispensables pour son bon fonctionnement. (*Question du 15 avril 1971.*)

Réponse. — La nécessité de reconstruire le collège d'enseignement technique Gallieni, à Toulouse, n'a pas échappé à l'attention des services du ministère de l'éducation nationale, et cette opération est effectivement prévue à la carte scolaire. Sa programmation est liée à sa proposition par les autorités régionales, qui sont les mieux à même d'apprécier l'urgence respective des différents projets de construction scolaire du second degré à réaliser dans cette circonscription.

Collectivités locales (constructions scolaires).

10361. — M. Raymond Boin demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** de bien vouloir lui confirmer que dans les C. E. S. et C. E. G. nationalisés, lorsqu'il y a implantation de classes mobiles, par défaut de construction en dur (car non programmées), la classe mobile, son implantation, le mobilier scolaire et le chauffage sont bien à la charge de l'Etat, la commune ne fournissant que le terrain viabilisé. (*Question du 27 avril 1971.*)

Réponse. — Quel que soit le régime juridique des établissements destinataires de locaux démontables, l'acquisition des classes mobiles, leur transport, leur implantation, le mobilier scolaire et les appareils de chauffage correspondants sont à la charge de l'Etat. Sont également financés par l'Etat les travaux d'adaptation des bâtiments au terrain, tandis que les travaux annexes sont laissés à la charge de la commune d'implantation. Par travaux d'adaptation il faut entendre l'aménagement du terrain (appropriation, mise à niveau du sol, consolidation éventuelle), l'amenée du courant électrique, à l'exclusion de toute installation de transformateur et l'évacuation des eaux pluviales. Les travaux annexes, non directement liés à l'implantation des classes elles-mêmes, incluent la clôture du terrain lorsque les locaux démontables sont implantés en dehors de l'enceinte de l'établissement municipal, les aménagements divers qui peuvent se révéler nécessaires lorsque les bâtiments démontables ont une implantation trop éloignée de l'établissement principal, et, le cas échéant, la démolition de maçonneries existantes lorsqu'elle est un préliminaire indispensable à l'implantation des bâtiments. Préliminairement à toute dotation de classes mobiles, les recteurs prennent l'attache des communes intéressées pour qu'elles s'engagent à fournir dans les emprises de l'établissement ou au dehors les surfaces de terrain nécessaires à ces implantations qui doivent garder un caractère provisoire.

EQUIPEMENT ET LOGEMENT

Epaves de guerre (côte méditerranéenne).

10123. — Mme Catherine Lagatu attire l'attention de **M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale** sur le fait que des épaves de péniches de débarquement qui ont sombré lors des bombardements subsistent encore depuis la deuxième guerre mondiale sur certaines côtes méditerranéennes. Elles sont aux trois quarts ensablées et constituent un très grave danger, l'été venue pour les baigneurs. Maintes fois, certains ont été blessés. Les plages où ces épaves se trouvent appartiennent souvent à des petites communes pauvres, sans moyens ni matériel suffisant pour les faire disparaître. En conséquence, elle lui demande à quel organisme incombe l'enlèvement des épaves de guerre, et qui serait responsable si un accident grave survenait du fait de leur présence. (*Question du 20 janvier 1971 transmise pour attribution par M. le ministre d'Etat chargé de la défense nationale à M. le ministre de l'équipement et du logement.*)

Réponse. — Il subsiste encore sur le littoral des Bouches-du-Rhône et de la Corse des épaves de péniches de débarquement qui ont sombré lors des bombardements de la dernière guerre. L'enlèvement de ces épaves maritimes incombe à des administrations différentes

suivant les impératifs auxquels répond cette opération et selon la zone dans laquelle se trouvent les épaves. C'est ainsi que l'administration des ponts et chaussées peut procéder à l'enlèvement ou à la démolition des épaves maritimes lorsque « l'épave échouée ou coulée forme écueil ou obstacle dans un port, à l'entrée d'un port, dans sa passe d'accès ou dans sa rade » (conf. art. 5 du décret du 26 décembre 1961). Dans le cas où l'épave coulée constitue ou menace de devenir un obstacle à la navigation ou à la pêche ou bien un danger pour l'un ou l'autre, si la récupération présente un intérêt général et un caractère d'urgence, l'administration des affaires maritimes peut, dans certaines conditions, faire procéder à l'enlèvement des épaves maritimes (conf. décret précité). Les administrations chargées du service maritime et de la marine marchande ne sont pas responsables de la sécurité des baigneurs et aucun texte ne leur impose l'enlèvement des épaves maritimes dans le but d'assurer la sécurité des lieux de baignade qui incombe aux communes (la jurisprudence est formelle sur ce point et a été consacrée par divers arrêts du Conseil d'Etat).

Situation des ingénieurs des travaux publics de l'Etat.

10371. — M. Joseph Brayard appelle l'attention de **M. le ministre de l'équipement et du logement** sur la situation du corps des ingénieurs des travaux publics de l'Etat du service de l'équipement. Il lui expose que les ingénieurs des travaux publics de l'Etat dont la qualification professionnelle et les fonctions qu'ils occupent en font un personnel de haut niveau technique n'ont pas obtenu le relèvement indiciaire qu'ils réclament et dont ont bénéficié, dans le passé, les ingénieurs des ponts et chaussées, les attachés d'administration centrale et d'autres corps administratifs de catégorie A des services extérieurs. En conséquence, il lui demande si, compte tenu des responsabilités qui leur incombent, il ne serait pas possible d'accorder au corps des ingénieurs des travaux publics de l'Etat les justes revalorisations indiciaires demandées, soit : 1° l'indice terminal net 575 pour les ingénieurs divisionnaires ; 2° l'indice de début de carrière net 310 et terminal net 540 pour les ingénieurs. (*Question du 27 avril 1971.*)

Réponse. — Il est exact que, depuis dix ans, le rôle et les attributions des ingénieurs des travaux publics de l'Etat ont évolué, mais il convient de rappeler que les conséquences en ont été tirées sur le plan statutaire et aussi du point de vue indiciaire. C'est ainsi qu'a été créé en 1960 le grade d'ingénieur divisionnaire doté d'une échelle particulière de rémunération et ouvert aux ingénieurs des travaux publics de l'Etat qui se sont vus ainsi chargés de responsabilités importantes à la tête d'unités fonctionnelles. En 1962, il a été procédé à une révision des indices des deux niveaux de grade — ingénieur et ingénieur divisionnaire — qui s'est traduite respectivement par des gains de 25 et 30 points. En 1964, les élèves ingénieurs des travaux publics de l'Etat ont bénéficié d'un relèvement de leurs indices. Depuis la création du ministère de l'équipement et du logement, en 1966, les missions dévolues au corps des ingénieurs des travaux publics de l'Etat se sont trouvées encore élargies. L'administration a donc été amenée à mettre en œuvre diverses mesures destinées à améliorer le recrutement et la formation de ces fonctionnaires. Dans le même temps, elle s'est également efforcée d'élargir les perspectives de carrière, d'une part à l'intérieur du corps par l'augmentation de l'effectif des divisionnaires et d'autre part vers le corps des ingénieurs des ponts et chaussées, par un aménagement des conditions d'accès à ce corps par la voie d'un concours professionnel ou d'une liste d'aptitude. Dès 1968, les départements de la fonction publique et de l'économie et des finances avaient en outre été saisis par le ministère de l'équipement et du logement d'une demande de révision indiciaire touchant l'ensemble des personnels du corps des ingénieurs des travaux publics de l'Etat. C'est à la suite d'une récente décision gouvernementale que le principe a été admis d'un relèvement à 550 de l'indice terminal du divisionnaire. Ce relèvement indiciaire, que les ingénieurs des travaux publics de l'Etat auraient souhaité plus important, maintient cependant à ces derniers une bonne position par rapport aux autres catégories d'ingénieurs des travaux de la fonction publique et reconnaît donc à ce corps les mérites qui sont les siens. Le ministère de l'équipement et du logement n'en continue pas moins de se préoccuper de la carrière de ces fonctionnaires et de rechercher les améliorations qui doivent être apportées en rapport avec les missions qui leur sont confiées.

INTERIEUR

Sapeurs-pompiers professionnels (régime sédentaire).

10297. — M. Marcel Guislain expose ce qui suit à **M. le ministre de l'intérieur** : l'arrêté du 16 juillet 1953 relatif au régime de travail des sapeurs-pompiers professionnels, modifié par l'arrêté du 6 juin 1968, précise que la durée de service est fixée à : quarante-huit heures de service suivies de vingt-quatre heures de repos, logés ; vingt-quatre heures de service suivies de vingt-quatre

heures de repos, non logés. L'arrêté du 24 février 1969 fixant les effectifs, l'armement et l'encadrement des corps de sapeurs-pompiers communaux précise, en son article 12, que dans les corps de plus de deux cents hommes, il est créé un organe de commandement constitué par un état-major et des services dont la composition est fixée par un arrêté du ministre de l'intérieur (24 février 1969). Il lui demande si le sapeur-pompier professionnel affecté à cet état-major peut : 1° bénéficier du régime de travail applicable au personnel sédentaire (quarante heures par semaine) sous des prétextes de remplir des fonctions de secrétaire, comptable, dessinateur, mécanicien, etc. ; 2° bénéficier des primes, indemnités, avantages en nature, avancement de grade, applicables aux sapeurs-pompiers professionnels sans plus participer aux opérations de lutte contre l'incendie. Par ailleurs, le chef de corps qui autorise personnellement ce service sans l'avis du conseil d'administration, et ce au détriment de l'effectif de garde, est-il dans une situation régulière. Une décision du conseil d'administration du corps, approuvée par l'autorité communale ou par le président de la communauté urbaine, est-elle suffisante pour appliquer un régime de service sédentaire à un personnel bénéficiant des dispositions du personnel actif. (*Question du 30 mars 1971.*)

Réponse. — Dans les corps de sapeurs-pompiers professionnels, dont l'effectif réel atteint au moins deux cents hommes, il est effectivement créé un organe de commandement constitué par un état-major et des services, dont la composition est fixée par un arrêté ministériel. Dans ces grands corps, des sapeurs-pompiers professionnels sont désignés pour l'accomplissement de certaines tâches administratives et d'entretien du matériel. Bien que le statut des sapeurs-pompiers ne fasse pas de distinction, en ce qui concerne le régime de travail, entre le personnel assurant un service opérationnel et celui plus particulièrement chargé d'effectuer certaines tâches de gestion du corps, les horaires de ces derniers agents peuvent être différents de ceux de leurs collègues formant les équipes d'intervention. Sur le plan de la rémunération et du déroulement de la carrière, le statut ne fait pas de distinction selon les emplois tenus. Il convient d'ailleurs de considérer que l'affectation de sapeurs-pompiers à des tâches administratives ou d'entretien n'a pas un caractère définitif. En effet, ces personnels peuvent à tout moment, et suivant les nécessités du service, être désignés pour occuper un autre emploi entrant dans le cadre des missions opérationnelles ou même pour participer à ces missions tout en restant affectés à l'état-major, notamment en cas de sinistre important. Quant aux conditions pratiques d'exécution du service, elles sont tout naturellement de la compétence de l'autorité municipale et du chef de corps.

Sapeurs-pompiers professionnels (congés annuels).

10299. — M. Marcel Guislain expose ce qui suit à **M. le ministre de l'intérieur** : l'article 135 du statut des sapeurs-pompiers communaux précise que : 1° tout sapeur-pompier en activité a droit à un congé de trente jours consécutifs ; 2° le maire conserve toute liberté pour échelonner les congés. Il peut en outre s'opposer, si le service l'exige, à tout fractionnement de congé. Les chargés de famille bénéficient d'une priorité pour le choix des périodes de congés annuels. Or les périodes de congés annuels des sapeurs-pompiers professionnels sont échelonnées suivant les corps sur trois, quatre, cinq et même six mois de l'année obligatoirement, sans distinction de situation de famille mais en regard des collègues de grades et de spécialité (conducteur). Cette décision provient des propositions du conseil d'administration du corps. En réalité, c'est le chef de corps qui échelonne les congés payés et qui en fait la proposition au maire et au président de la communauté urbaine. Cette situation est consécutive au manque d'effectifs en sapeurs-pompiers professionnels. Ces effectifs sont le plus souvent en-dessous des 60 p. 100 prévus par l'arrêté du 24 février 1969. En résumé il lui demande s'il est normal, en raison de ce manque d'effectif, que les sapeurs-pompiers professionnels chargés de famille (un ou deux enfants) soient dans l'obligation de bénéficier de leurs congés annuels en dehors de la période des vacances scolaires et comment faire pour y remédier. Quels sont, en réalité, les droits des sapeurs-pompiers professionnels sur l'échelonnement de leurs congés annuels. (*Question du 30 mars 1971.*)

Réponse. — Le sapeur-pompier professionnel communal en activité peut prétendre à un congé, avec traitement, d'une durée de trente et un jours consécutifs ou de vingt-sept jours ouvrables pour une année de service accompli. La période des congés couvre l'année entière. Dans la mesure où les nécessités du service le permettent, le congé annuel peut être pris en une ou plusieurs fois. Il ne peut cependant être utilisé en plus de trois périodes. Dans le cas de fractionnement du congé, pour quelque cause que ce soit, il doit, au total, s'étendre sur vingt-sept jours ouvrables. Toutefois, il est attribué deux jours ouvrables de congé supplémentaire lorsque le nombre de jours de congé pris en dehors de la période du 1^{er} mai au 31 octobre est au moins égal à six et un seul lorsque ce nombre est compris entre trois et cinq jours, ces jours

supplémentaires devant obligatoirement être pris également entre le 1^{er} novembre et le 30 avril. Il va de soi que les agents prenant la totalité de leur congé annuel hors de la période du 1^{er} mai au 31 octobre peuvent prétendre au même avantage que ceux ayant pris six jours. Les trois ou les six jours de congé à prendre hors de cette période, pour bénéficier d'un supplément de congé, peuvent être fractionnés. Le départ en congé et le fractionnement doivent être compatibles avec les nécessités du service. C'est pourquoi la fixation de l'échelonnement des congés appartient au maire, sur la proposition du chef de corps et l'avis du conseil d'administration. L'article 135 du décret n° 53-170 du 7 mars 1953 portant statut des sapeurs-pompiers communaux prévoit que les agents chargés de famille bénéficient d'une priorité pour le choix des périodes de congé annuel. Il est donc logique que le maire tienne compte pour l'établissement du tour des départs, de la situation des effectifs, pour grade et par spécialité, afin de ne pas diminuer dangereusement le potentiel des équipes d'intervention ; mais il ne serait pas normal de ne pas accorder de priorité, à l'intérieur de chaque grade et de chaque spécialité, aux sapeurs-pompiers professionnels ayant des enfants d'âge scolaire.

Sapeurs-pompiers professionnels (reclassement).

10377. — M. Edgar Tailhades rappelle à M. le ministre de l'Intérieur que les sapeurs-pompiers professionnels demeurent déclassés au regard de l'avis émis par la commission nationale paritaire de septembre 1968, et doivent être intégrés dans les catégories C et D avec assimilation définitive aux OP. 1 et OP. 2 des communes. Il lui demande à quelle date il pense ouvrir les négociations entre les représentants de l'administration et les représentants syndicaux des fédérations nationales compétentes. (*Question du 29 avril 1971.*)

Réponse. — Les négociations entre l'administration et les représentants des sapeurs-pompiers professionnels se sont poursuivies du mois d'octobre 1970 au mois d'avril 1971. Elles ont abouti en ce qui concerne la situation des sapeurs-pompiers de 2^e classe 2^e catégorie et les sapeurs-pompiers de 1^{re} classe à une solution qui a recueilli l'accord des organisations professionnelles et qui a été approuvée par la commission nationale paritaire de la protection contre l'incendie au cours de sa séance du 10 mai 1971.

Investissements régionaux.

10453. — M. Henri Caillavet rappelle à M. le Premier ministre que le conseil économique et social a émis dernièrement un avis relatif à l'amélioration des procédures en matière d'investissements régionaux. Il lui indique que l'avis adopté par le conseil économique et social a formulé divers moyens ayant pour but d'améliorer lesdites procédures. Le conseil a estimé que cette amélioration pouvait être obtenue par des moyens techniques, d'une part, devant permettre de réaliser une véritable simplification, des moyens structurels, d'autre part, devant adapter les procédures aux grandes réformes administratives et institutionnelles en préparation, enfin, en ce qui concerne les administrations chargées de mettre en œuvre les procédures par un véritable sens des responsabilités et du respect des décisions prises. En conséquence, il lui demande si le Gouvernement entend, à la suite des conclusions générales de l'avis du conseil économique et social, prendre les mesures de nature à mieux assurer les investissements régionaux. (*Question du 18 mai 1971 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. — La politique de régionalisation des investissements suivie par le Gouvernement va dans le sens des conclusions générales de l'avis du Conseil économique et social mentionné ci-dessus. Sur le plan technique, toute une série d'amélioration ont été ou vont être apportées à la suite des mesures de déconcentration prévues par le décret du 13 novembre 1970, complété par la classification des investissements publics adoptée le 23 décembre 1970. Ce décret définit « par des procédures claires et strictement réglementées, évitant les ambiguïtés d'interprétation » les niveaux de programmation des investissements publics. Il entraîne un allègement des procédures : suppression de commissions, conseils et comités consultatifs ; allègement des contrôles a priori. En ce qui concerne le financement des investissements régionaux, il convient de distinguer entre les investissements publics et l'aide aux investissements privés. Le Gouvernement s'est en effet fixé pour objectif à la fin de l'année dernière de « répartir les responsabilités de financement de l'Etat et des collectivités territoriales de manière à ce qu'il y ait concordance entre les secteurs respectifs d'intervention, leurs engagements et leurs ressources ». A la suite des propositions émanant de l'inter-groupe compétent pour la préparation du VI^e Plan, certains aménagements des finances locales ont été mis à l'étude, notamment dans les domaines des subventions et des prêts visant à adapter les procédures de financement aux exigences de la décon-

centration. Bien que les décisions n'aient pas encore été définitivement arrêtées, on peut affirmer d'ores et déjà que ces mesures, tout en laissant aux collectivités territoriales plus d'initiative, satisfieront également aux exigences de la planification (contrats de plan et déclarations de priorité). Dans le domaine des investissements privés, le ministre de l'économie et des finances et la délégation à l'aménagement du territoire envisagent également une révision des aides de l'Etat, prenant en compte de nouveaux critères. Mais c'est surtout en matière de planification régionale que des progrès sensibles ont été accomplis. Pour la préparation du VI^e Plan, la concertation entre les instances nationales, régionales et locales a été effective. Non seulement les régions, mais aussi les conseils généraux ont été consultés l'an dernier pour définir les esquisses régionales, qui ont servi de base à la préparation des programmes régionaux de développement et d'équipement, actuellement élaborés dans le même esprit de concertation. Mais, ainsi que le souligne l'avis du Conseil économique et social, cette concertation, pour produire des effets bénéfiques, ne doit pas rester épisodique. C'est pourquoi M. le Premier ministre a demandé, par circulaire du 8 février 1971, aux préfets de région, de présenter pour le 31 mars des propositions budgétaires, en particulier en ce qui concerne les investissements déconcentrés (catégories II et III) ; il convient de souligner que c'est la première fois que les régions sont associées à la préparation de la loi de finances au premier stade de la procédure. Le Conseil économique et social souhaitait que les adaptations de procédure s'accompagnent d'une réforme des institutions régionales et des collectivités territoriales ; le Gouvernement s'est déjà engagé sur cette voie, conformément aux orientations données par M. le Président de la République. Diverses solutions font actuellement l'objet d'un examen au ministère d'Etat chargé des réformes administratives, tant sur le plan des institutions que des moyens financiers à dégager.

SANTE PUBLIQUE ET SECURITE SOCIALE

Cotisation de sécurité sociale, indemnité de logement.

10425. — M. Robert Liot expose à M. le ministre de la santé publique et de la sécurité sociale le cas d'un commerçant qui loge gratuitement un couple de salariés travaillant dans son entreprise et lui demande si, pour le calcul des cotisations de sécurité sociale, l'évaluation du logement établie à 72 francs par mois au 1^{er} janvier 1971 est à retenir pour chacun des salariés ou si, au contraire, celle-ci est à ajouter uniquement à la rémunération brute en espèces versée au mari. (*Question du 11 mai 1971.*)

Réponse. — Aux termes de l'article L. 120 du code de la sécurité sociale, l'assiette des cotisations de sécurité sociale est constituée par l'ensemble des avantages en argent ou en nature acquis aux salariés en contrepartie ou à l'occasion du travail. L'avantage en nature que constitue la fourniture, à titre gratuit, par l'employeur, d'un logement est évalué forfaitairement, par arrêté ministériel pris en application de l'article 145 (§ 1) du décret n° 46-1378 du 8 juin 1946 modifié. Cette évaluation forfaitaire est, dans l'exemple cité par l'honorable parlementaire — et sous réserve de l'interprétation souveraine des cours et tribunaux — à ajouter aux rémunérations en espèces allouées à chacun des conjoints. En effet, et en dehors même de l'argument de texte ci-dessus rappelé, on peut penser que, dans l'évaluation du salaire direct versé par l'employeur à chacun des époux, il a été tenu compte de l'avantage supplémentaire que constitue, pour eux, la mise à leur disposition d'un logement gratuit. La valeur forfaitaire de cet avantage en nature entre d'ailleurs en ligne de compte pour le calcul des prestations en espèces de l'assurance maladie et des pensions d'invalidité et de vieillesse des intéressés. Son exclusion du salaire de la femme entraînerait une diminution des indemnités et pensions auxquelles celle-ci pourra éventuellement prétendre. Toutefois, les intéressés peuvent, en cas de contestation, saisir les juridictions compétentes dans les conditions prévues par le décret n° 58-1291 du 22 décembre 1958 modifié relatif au contentieux de la sécurité sociale.

TRAVAIL, EMPLOI ET POPULATION

Placement des retardés scolaires.

10338. — M. Guy Schmaus attire l'attention de M. le ministre du travail, de l'emploi et de la population sur les difficultés rencontrées par les assistantes sociales pour le placement des jeunes gens et jeunes filles sortant des écoles de formation professionnelle pour retardés scolaires. Il lui signale le cas de l'école nationale de perfectionnement située 58, rue de la Comète, à Asnières (92), où sont formés des menuisiers, maçons, carreleurs, peintres, soudeurs, ainsi que des couturières, cartonniers, etc., qu'il est de plus en plus difficile de parvenir à placer dans de bonnes conditions. Il lui demande, en conséquence, s'il ne lui paraît pas souhaitable : 1° que des postes leur soient réservés dans l'administration parmi le

personnel communal où des ateliers d'entretien pourraient utilement employer cette main-d'œuvre qualifiée et dans les entreprises privées; 2° que le Gouvernement, dans le cadre de l'effort de solidarité nationale dont il fait état, envisage une indemnisation des entreprises et établissements publics qui prendraient en charge ces jeunes professionnels. (*Question du 20 avril 1971.*)

Réponse. — D'une façon générale, les assistantes sociales se trouvant dans les circonstances signalées par l'honorable parlementaire ont la faculté de faire appel au concours des services de l'agence nationale pour l'emploi créée par l'ordonnance du 13 juillet 1967. Il entre, en effet, dans les missions de cette agence d'assurer, notamment, la prospection des emplois disponibles et le placement des travailleurs. Dans le cas où les jeunes gens ou jeunes filles issus des écoles nationales de perfectionnement ont été dûment reconnus travailleurs handicapés au sens de la loi du 23 novembre 1957 ils peuvent bénéficier des mesures particulières pour faciliter leur insertion professionnelle. Au nombre de ces mesures figure précisément une priorité d'emploi tant dans les entreprises du secteur privé que dans les administrations de l'Etat, des départements et des communes et leurs établissements publics. Il peut être indiqué qu'en ce qui concerne les emplois communaux, un arrêté en date du 29 janvier 1969 (*Journal officiel* du 23 février 1969), pris en application du décret du 16 décembre 1965, a fixé les pourcentages à concurrence desquels s'exerce la priorité lors des recrutements. Il prévoit, notamment, qu'afin d'atteindre le pourcentage de 3 p. 100 des effectifs de personnel titulaire à temps complet figurant au budget, le pourcentage des emplois à réserver annuellement dans les services communaux aux travailleurs handicapés est fixé à 10 p. 100 lors des vacances, pour chaque collectivité et par catégorie d'emplois. Dans les entreprises privées comptant plus de dix salariés, les réservations d'emplois sont effectuées par les directions départementales du travail et de la main-d'œuvre au vu des

déclarations annuelles effectuées obligatoirement par les employeurs. Le pourcentage à concurrence duquel s'exerce la priorité dans ce secteur a été fixé par arrêté du 20 septembre 1963 (*Journal officiel* du 12 octobre 1963) en application du décret du 26 juillet 1962. L'effort des pouvoirs publics tendra, dans le cadre du VI^e Plan, à assurer une plus grande efficacité à ces mesures de protection en accompagnant les garanties offertes par les dispositions légales et réglementaires relatives à la priorité d'emploi en faveur des travailleurs handicapés par une action diversifiée en matière de réadaptation, de rééducation et de formation professionnelle, d'une part, d'orientation et de placement, d'autre part, ainsi que par un développement important de la capacité d'accueil des établissements de travail protégé. Si cette voie est apparue préférable à celle de l'indemnisation directe des entreprises occupant des handicapés, elle n'a, toutefois, pas empêché l'attribution à celles-ci d'une aide financière destinée à favoriser l'aménagement des postes de travail ou l'acquisition d'équipements individuels en vue de permettre l'emploi des travailleurs handicapés.

Erratum

à la suite du compte rendu intégral des débats
de la séance du 27 mai 1971.

(*Journal officiel* du 28 mai 1971, Débats parlementaires, Sénat.)

Page 607, 2^e colonne, 2^e ligne de la réponse à la question écrite n° 10327 de M. Henri Sibor, au lieu de: «...les mérites des personnes d'intendance...», lire: «...les mérites des personnels d'intendance...».