
S É N A T

DEUXIEME SESSION ORDINAIRE 1966-1967

Service des Commissions.

BULLETIN DES COMMISSIONS

AFFAIRES CULTURELLES

Mercredi 21 juin 1967. — *Présidence de M. Louis Gros, président.* — La commission a entendu M. Max Querrien, Directeur de l'Architecture au Ministère des Affaires culturelles.

L'architecture, a déclaré M. Querrien, constitue un problème fondamental pour l'homme Elle est, en effet, pour lui un cadre de vie permanent et irrésistible. Toute le monde connaît les malaises psychiques que peut entraîner une architecture mal conçue des grands ensembles ou celle des taudis. En plus de sa dimension individuelle, l'architecture a une dimension sociale. Elle conditionne même, a affirmé M. Querrien, nos attitudes de citoyens ; c'est pourquoi la construction de cités nouvelles revêt une grande importance si l'on veut réaliser une véritable démocratie concrète. La responsabilité des pouvoirs publics est, dans ce domaine, immense. Il est souhaitable de sensibiliser tous les citoyens aux questions relatives à l'architecture. Pour cela, le concours du Ministère de l'Education nationale est indispensable. Pourtant, le Ministère des Affaires culturelles a un rôle important à jouer car, si l'action culturelle peut s'exercer sans le truchement de l'espace, l'architecture qui façonne l'espace est aussi un mode de culture populaire.

En ce qui concerne les monuments historiques, M. Querrien a souligné l'exceptionnelle richesse de la France. Pour des raisons d'économie, l'action du ministère a été souvent limitée à la sauvegarde et à la conservation des monuments les plus prestigieux.

Il semblerait pourtant préférable de profiter de cette heureuse circonstance ; mais cela suppose une augmentation substantielle des crédits dont dispose le Ministre des Affaires culturelles. La mise en œuvre du système de prêts aux propriétaires privés offre des perspectives encourageantes ainsi que la collaboration établie avec la compagnie des architectes en chef des monuments historiques.

La protection ne doit pas se limiter aux monuments historiques mais s'étendre à des ensembles plus vastes : secteurs à sauvegarder, sites naturels.

La rénovation urbaine doit être poursuivie. Il est impossible de conserver la multitude de villages et maisons rurales traditionnels. Il est cependant souhaitable de garder les plus typiques en évitant de les regrouper dans d'éventuels musées de plein air. Le Directeur de l'Architecture s'est déclaré favorable au maintien des maisons anciennes dans le site même où elles ont été édifiées. L'attribution de petites subventions qui viennent s'ajouter à celles versées par les collectivités locales est un système extrêmement rentable à cet égard.

La conception de protection de la nature, des sites naturels, a évolué. La loi de 1930, qui demeure la base en cette matière et qui fixe la procédure de classement, n'est plus satisfaisante. De nos jours, il est nécessaire de classer non plus des monuments naturels mais des ensembles de paysages, de véritables micro-régions et de procéder au classement par zones et non plus par parcelles individualisées.

M. Querrien a abordé, ensuite, les rapports entre architecture et urbanisme. Des liens institutionnels existent entre le Ministère des Affaires culturelles et celui de l'Équipement et du Logement, notamment au sein du Conseil général des Bâtiments de France, de la Commission supérieure des Monuments historiques, mais il est certain que des conflits de compétence naissent parfois. À l'échelon local, les liaisons sont insuffisantes pour l'établissement des plans d'urbanisme. L'intervention du Ministère des Affaires culturelles au stade de la conférence interservices est trop tardive. Pour que l'attribution du permis de construire entraîne un jugement esthétique, une réforme profonde de la procédure serait nécessaire.

D'autres problèmes, tels que ceux relatifs à l'enseignement de l'architecture, à la recherche et à la création architecturales, n'ont pu, faute de temps, être traités par M. Querrien au cours de la séance. Avec l'accord de l'intéressé, la commission a décidé de renvoyer à une séance ultérieure la suite de l'audition de M. Querrien.

Le président, auquel se sont associés les commissaires, et en particulier M. Cornu, a remercié M. Querrien pour son exposé clair et documenté.

La commission a ensuite désigné officieusement M. Noury rapporteur du projet de loi (n° 101, A. N.) modifiant les articles 4 et 6 de la loi n° 63-807 du 6 août 1963 réglementant la profession d'éducateur physique ou sportif et les écoles ou établissements où s'exerce cette profession, projet actuellement en instance devant l'Assemblée Nationale. M. Noury a déclaré que si ce texte de loi était transmis au Sénat avant la fin de la session parlementaire, il en proposerait l'adoption sans modification, de façon que les dispositions envisagées puissent sans retard être mises en application.

AFFAIRES ECONOMIQUES ET PLAN

Mercredi 21 juin 1967. — *Présidence de M. Jean Bertaud, président.* — La commission a, tout d'abord, décidé de proposer la candidature de M. André Dulin pour représenter le Sénat au sein de la Commission plénière de la Caisse nationale de Crédit agricole.

Elle a entendu, ensuite, M. Jean Chamant, Ministre des Transports, sur la politique de son département ministériel en matière de transports terrestres, fluviaux, maritimes et aériens.

Le ministre a, tout d'abord, rappelé quelle était la politique suivie par le Gouvernement en matière de *coordination des différents modes de transport*; il est nécessaire, en effet, que les usagers puissent choisir librement le mode de transport le plus économique et le mieux adapté à leurs besoins et qu'il en résulte le coût minimal pour la collectivité; ceci suppose un marché aussi « ouvert » que possible mais dans lequel les conditions de concurrence soient harmonisées.

M. Jean Chamant a montré que ces différents « préalables » n'étaient pas satisfaits: l'imputation des charges d'infrastructure est réalisée dans des conditions différentes selon les modes de transport; la réglementation du travail et la législation sociale y sont très différentes, la fiscalité à laquelle ils sont soumis n'est pas homogène; enfin, les obligations imposées par la puissance publique ne font pas toujours l'objet des compensations souhaitables. Toute la politique du Gouvernement tend précisément à améliorer les conditions de concurrence et, par conséquent, à réduire les différences existant entre les différents secteurs des transports.

Il a précisé que la mise en vigueur, au 1^{er} janvier 1968, de la T. V. A. permettra d'assurer une meilleure neutralité entre les différents modes de transport et d'atténuer ainsi les distorsions préjudiciables à une saine concurrence.

En ce qui concerne la création des conditions d'un véritable marché, il semble inévitable de continuer à réglementer les tarifs afin d'éviter à la fois que certains modes de transport n'abusent de leur situation de monopole, là où elle existe, et que d'autres ne se livrent à une concurrence ruineuse qui conduirait à un effondrement des tarifs préjudiciable à l'effort nécessaire d'investissement.

Le ministre a alors rappelé que c'est dans ce contexte que s'étaient placés les accroissements successifs du contingent routier, qui a atteint aujourd'hui, pour les transports en « zone longue », 240.000 tonnes. La question sera revue dans le même esprit lorsque auront été observés les effets du dernier accroissement du « contingent ».

A une question relative aux conséquences, sur le budget de la R. A. T. P., des relèvements tarifaires prévus pour le 15 juillet prochain, M. Chamant a indiqué que, dans l'hypothèse du maintien des tarifs au niveau actuel, le déficit aurait atteint, en 1967, 887 millions de francs, les recettes de la Régie ne permettant même pas de couvrir ses dépenses de personnel. Le relèvement décidé par le Gouvernement, s'il ne conduit pas à l'équilibre financier de la société, réduira néanmoins la charge de l'Etat à 439 millions de francs pour 1967 et 378 millions de francs pour 1968.

Quant au niveau des tarifs qui vont entrer en vigueur, le ministre a souligné que celui-ci n'était pas supérieur, et même souvent inférieur, à celui pratiqué dans les grands centres de province et à l'étranger (la « section » de transport, à Strasbourg, coûte 38 centimes ; à Marseille : 40 centimes ; à Lille : 47 centimes ; à Milan ; 40 centimes ; et à Francfort : 60 centimes).

La commission a ensuite demandé au ministre dans quelle mesure l'augmentation des tarifs de la S. N. C. F. devait être considérée comme une étape ? Le ministre a répondu que le V^e Plan avait prévu une augmentation annuelle modérée des tarifs de l'ordre de 5 p. 100 et que les mesures récemment prises s'inscrivaient dans ce cadre. Il a d'ailleurs rappelé qu'il y avait déjà eu quatre hausses de tarifs (voyageurs et marchandises) depuis 1961. Il a ensuite précisé que des efforts de productivité très sensibles avaient déjà été faits dans le passé et seraient activement poursuivis, à la fois par une politique

soutenue d'investissement (1.910 millions de francs en 1967) et par la mise en œuvre de réformes de structure (transfert à la route des acheminements terminaux, par exemple). Il a déclaré qu'il n'était pas question de procéder chaque année, jusqu'en 1972, à un relèvement automatique des tarifs de la S. N. C. F. et que les décisions qui seront prises ultérieurement dans ce domaine tiendront compte de la situation financière de la société. Par une gestion toujours plus rigoureuse, la Société nationale s'efforcera, par ailleurs, de parvenir à un meilleur équilibre de son budget.

Dans le domaine de *la voie d'eau* — dont la charte est la « loi Morice » — des mesures vont être prochainement prises pour assouplir la réglementation existante très rigide tout en préservant les intérêts légitimes des artisans : application d'une « tarification à fourchette ».

Sans toucher au « tour de rôle », on assouplirait quelque peu celui-ci afin d'encourager les efforts de productivité des artisans et de les intéresser aux formes les plus modernes du transport.

La commission a également questionné le ministre sur le maintien et le taux de *l'aide à la construction navale* dans le cadre imposé par le Traité de Rome.

M. Chamant, après avoir déclaré qu'à ce jour le Conseil des Ministres des Six ne s'était pas saisi de ce problème, a répondu qu'il s'agit d'une industrie qui vend toute sa production sur le marché international et qui ne bénéficie d'aucune protection douanière ; de plus, la construction navale fait l'objet d'une aide particulière dans chaque pays constructeur.

Effectivement, l'article 92 du Traité de Rome prévoit que les aides à la construction navale existant au 1^{er} janvier 1957 seront progressivement réduites dans les mêmes conditions que celles applicables à l'élimination des droits de douane. C'est en application de cette disposition que le Gouvernement français a commencé à réduire le taux de cette aide qui, après avoir atteint 18,75 p. 100 en 1961, a été progressivement abaissé depuis et sera ramené de 11,6 p. 100 à 10 p. 100 au 1^{er} juillet 1967, sans qu'il soit possible de prévoir maintenant le niveau et les conditions de l'aide qui sera maintenue dans le cadre du Traité de Rome car les modalités d'application du régime d'aide communautaire font encore l'objet de discussions à Bruxelles.

La commission a enfin demandé au ministre où en était le projet d'Airbus, c'est-à-dire d'un avion moyen-courrier à grande capacité.

Le ministre a rappelé que les Ministres des Transports anglais, allemand et français, réunis à Paris le 9 mai 1967, ont affirmé être désireux de voir la collaboration européenne se poursuivre en matière d'aéronautique civile. Soucieux d'examiner toutes les possibilités de réalisation d'un « Airbus » européen, ils ont décidé, sur la suggestion de la Grande-Bretagne, de faire procéder par les industriels à une étude conjointe de la définition du meilleur avion réalisable autour de deux réacteurs Rolls Royce RB 207, ce qui permettrait la « sortie » d'un avion plus puissant, susceptible de transporter plus de monde (cette étude a d'ailleurs été confiée aux sociétés Sud-Aviation et S. N. E. C. M. A.).

En outre, un comité d'experts gouvernementaux a reçu pour mission de faire rapport d'ici le 25 juillet 1967 aux ministres, d'une part, sur les résultats de l'étude des industriels, d'autre part, sur les conditions de la coopération entre « avionneurs » (fabricants de cellule) et « motoristes » des trois pays. Les ministres doivent donc se réunir à nouveau vers la fin du mois de juillet pour examiner le rapport de ce comité ; on peut espérer parvenir à une décision dans le courant de l'été, si l'examen de ce rapport conduit à des résultats satisfaisants en ce qui concerne la rentabilité d'ensemble de l'opération.

L'Airbus est donc aisément réalisable, mais il risque de n'être mis sur le marché qu'en 1972-1973, ce qui n'est pas un handicap car, si l'on en croit les prévisions établies par les spécialistes, il ne sera pas nécessaire de recourir à des avions de ce type avant cette date. Quant aux Américains, sans connaître parfaitement leurs intentions, il ne semble pas qu'ils soient plus « avancés » dans ce domaine que les Européens.

A la question posée par le président sur *le relèvement du prix des carburants*, M. Jean Chamant a répondu formellement par la négative.

Il a fourni ensuite un certain nombre de précisions en réponse aux questions qui lui étaient posées par les Sénateurs :

- à M. Delagnes, il a confirmé que l'Etat ne remédiait pas au déficit des transports de province ;
- à M. Pinton, l'interrogeant sur la liaison mer du Nord—Méditerranée, il a rappelé les assurances données par le Premier Ministre à propos de sa réalisation.

A propos de la construction du Concorde (qui a déjà coûté des sommes assez considérables), M. Chamant a contesté l'intervention pessimiste de M. Cazenave devant l'Assemblée Nationale en précisant que le « planning » de cet appareil continuait d'être respecté (vol du premier prototype en février 1968).

En ce qui concerne les transports routiers, il a indiqué qu'aucun relèvement tarifaire n'était actuellement décidé. Il a précisé, à ce propos, le caractère illusoire qu'aurait actuellement une telle hausse compte tenu du fait que les prix pratiqués par les transporteurs se situent pour une part importante au-dessous du tarif minimum prévu par la tarification à « fourchette » actuellement en vigueur ; un relèvement ultérieur de ces tarifs n'est cependant pas exclu.

Aux dirigeants de la Fédération nationale des transporteurs routiers, M. Jean Chamant a suggéré de rappeler à leurs adhérents la nécessité de respecter les tarifs ; sinon, il faudrait décider leur majoration, afin de ne pas créer de disparité entre les différents modes de transport.

L'application de la T. V. A. à partir du 1^{er} janvier 1968 ne suscite pas trop d'inquiétude de la part des organisations professionnelles routières, car elle leur semble une « mesure de simplification » ; le transport routier de marchandises continue d'ailleurs de se développer dans des proportions considérables (+ 57 p. 100 entre 1962 et 1966) ;

— à M. Billiemaz, signalant que les suppléments de tonnage distribués en « zone longue » soulevaient certaines récriminations chez les jeunes transporteurs, le ministre a déclaré qu'il allait y prêter une particulière attention ;

— à M. David, s'élevant contre l'augmentation des tarifs de la R. A. T. P. (qui pèsera lourdement sur les budgets ouvriers), M. Chamant a répondu qu'on allait « aménager » ces tarifs pour ne pas pénaliser ceux qui, travaillant dans la capitale, demeurent assez loin de celle-ci ; par ailleurs, la hausse des tarifs sera accompagnée d'une augmentation de la prime des transports.

Enfin, le Ministre des Transports a répondu à des questions particulières qui lui étaient posées par MM. Schmitt, Yvon et Picard, avant que le président de la commission le remercie, au nom de ses collègues, pour l'importance et la précision de son exposé.

AFFAIRES ETRANGERES,
DEFENSE ET FORCES ARMEES

Jedi 22 juin 1967. — *Présidence de M. Rotinat, président.*
— La commission a examiné un certain nombre de rapports sur des projets de loi tendant à ratifier des conventions internationales. Elle a adopté les rapports de :

— M. de Chevigny, sur :

le projet de loi (n° 305, session 1966-1967), adopté par l'Assemblée Nationale, autorisant la ratification de la Convention consulaire franco-hongroise ;

le projet de loi (n° 306, session 1966-1967), adopté par l'Assemblée Nationale, autorisant la ratification de la Convention consulaire conclue entre la France et les Etats-Unis.

— M. Carcassonne, sur :

le projet de loi (n° 308, session 1966-1967), adopté par l'Assemblée Nationale, autorisant la ratification de la Convention pour le règlement des différends relatifs aux investissements entre Etats et ressortissants d'autres Etats ;

le projet de loi (n° 310, session 1966-1967), adopté par l'Assemblée Nationale, autorisant l'approbation de la Convention du Conseil de l'Europe sur la responsabilité des hôteliers quant aux objets apportés par les voyageurs,

dont M. de Chevigny a donné connaissance à la commission en l'absence du rapporteur.

— M. Boin, sur le projet de loi (n° 307, session 1966-1967), adopté par l'Assemblée Nationale, concernant la ratification d'un amendement à l'article 109 de la Charte des Nations Unies.

— M. Périquier, sur le projet de loi (n° 309, session 1966-1967), adopté par l'Assemblée Nationale, autorisant l'approbation d'un accord de siège concernant la Conférence internationale des contrôles d'assurances des Etats africains, français et malgache.

La commission a confirmé l'intention précédemment exprimée de demander les pouvoirs nécessaires pour l'envoi d'une mission d'information à la Réunion et à Madagascar ; la délégation de la commission sera ainsi composée : MM. Monteil, Carcassonne, Héon, Morève et Parisot.

AFFAIRES SOCIALES

Mercredi 21 juin 1967. — *Présidence de M. Menu, président.*
— La commission a demandé à être saisie pour avis du projet de loi (n° 296, session 1966-1967), adopté par l'Assemblée Nationale après déclaration d'urgence, sur le règlement judiciaire, la liquidation des biens, la faillite personnelle et les banqueroutes.

Ayant désigné M. Lambert comme rapporteur pour avis, elle a aussitôt entendu un exposé de celui-ci sur les articles 46, 47, 146 et 151, seules dispositions du ressort de sa compétence.

M. Lambert a rappelé que la commission et le Sénat avaient eu à connaître de ces problèmes du paiement par privilège des créances de salaire dès 1961 et 1962, à l'occasion de la discussion d'une proposition de loi de M. Noury. Sur proposition de M. Lambert et à l'issue d'un débat auquel ont notamment pris part Mme Cardot, MM. Méric, Darras et Bouneau, elle a adopté divers amendements.

Elle a également retenu partiellement et sous une forme légèrement remaniée une proposition d'amendement de Mme Cardot, modifié par M. Darras, tendant à majorer la portion de l'indemnité de licenciement garantie par privilège visée par les articles 2101 (4°) et 2104 (2°) du Code civil.

La commission a ensuite désigné officieusement M. Messaud comme rapporteur de la proposition de loi (n° 34, A.N.) en instance de vote à l'Assemblée Nationale, tendant à modifier la loi du 31 juillet 1920 concernant la prophylaxie anticonceptionnelle, étant entendu que M. Plait fera un exposé sur les aspects médicaux du problème.

FINANCES, CONTROLE BUDGETAIRE ET COMPTES ECONOMIQUES DE LA NATION

Mercredi 21 juin 1967. — *Présidence de M. Alex Roubert, président.* — M. Alex Roubert, président, s'est réjoui, au nom des membres de la commission unanimes, du retour de M. Marcel Pellenc, rapporteur général, qui vient de subir une intervention chirurgicale.

MM. Dulin et Masteau ont rendu compte d'une mission d'information effectuée par une délégation de la commission chargée d'étudier le développement et l'aménagement des agglomérations

urbaines en U. R. S. S. Ils ont notamment souligné l'importance prise dans toutes les régions du pays par le phénomène urbain, caractérisé par une croissance considérable et accélérée du nombre des villes et des citoyens. L'aménagement de ces agglomérations a requis et requiert encore d'énormes travaux. Si les équipements généraux sont d'ores et déjà satisfaisants, l'effort entrepris en matière de logements et d'établissements commerciaux et de services, commencé plus tardivement, doit se poursuivre. L'importance des nouvelles métropoles d'Asie centrale, du Kazakhstan et de Sibérie est à souligner, car il s'agit de territoires peu peuplés et encore moins urbanisés il y a un demi-siècle seulement. M. Masteau a, en outre, évoqué le souci des autorités soviétiques d'assurer dans les délais prévus le financement des opérations décidées par le plan ainsi que la remarquable entreprise de promotion culturelle et professionnelle des travailleurs.

La commission a ensuite procédé à l'audition de M. André Bord, Secrétaire d'Etat à l'Intérieur, et de M. Gabriel Pallez, Directeur général des Collectivités locales, sur les perspectives de financement des travaux des collectivités locales.

Le secrétaire d'Etat a tout d'abord exposé les besoins des collectivités locales pendant la période d'application du V^e Plan ainsi que les ressources qui doivent leur permettre d'y faire face. Le Gouvernement s'est préoccupé de multiplier les sources de crédits mises à la disposition des collectivités locales, et au cours de l'année 1967, plus de dix milliards de francs leur seront versés, soit sous forme de subventions, soit sous forme de prêts. Néanmoins, le recours à l'autofinancement, condition même du développement des collectivités d'après le Plan, doit être également accru pour éviter un endettement excessif. La réforme des impôts locaux, dont le projet sera déposé sur le bureau de l'Assemblée Nationale au cours de la semaine prochaine, apportera aussi des ressources supplémentaires aux collectivités par une réévaluation des bases d'imposition, la suppression d'exonérations vétustes, enfin par un assouplissement des règles relatives à la fixation des taux de ces impositions par les collectivités.

L'effort de budgétisation sera poursuivi en 1967 et consistera en un nouveau transfert de 22 millions à la charge de l'Etat.

L'étude d'ensemble des moyens de financement des investissements fait donc apparaître en définitive une majoration des charges propres des collectivités locales, majoration qui doit être compensée par une expansion de leurs ressources. Ce résultat sera atteint grâce, notamment, à une fiscalité plus équitable.

L'équilibre des finances locales ne peut être dissocié d'un effort de regroupement et de rationalisation des équipements dans un cadre mieux adapté.

Le secrétaire d'Etat a répondu aux questions :

- de M. de Montalembert, sur le problème du financement des travaux d'évacuation des eaux usées dans les communes rurales ;
- de M. Kistler, sur le montant du minimum garanti pour 1968 ;
- de M. Descours Desacres, sur la politique de débudgétisation, les charges accrues de la Caisse des dépôts et consignations, la politique de vérité des prix définie par le V^e Plan et les disponibilités de la Caisse nationale de crédit agricole ;
- de MM. Marcel Martin et Brousse, sur la possibilité d'obtenir des prêts auprès de la Caisse d'aide à l'équipement des collectivités locales (C. A. E. C. L.) ;
- de M. Alex Roubert, président, sur l'utilisation par la C. A. E. C. L. pour de nouveaux prêts des sommes déjà attribuées en vue du financement d'investissements de collectivités locales dont les projets ne sont pas encore définitivement approuvés ou mis en œuvre ;
- de M. Masteau, sur le bilan des recettes et des dépenses des communes provoquées par la circulation automobile et sur les conséquences à en tirer sur le plan des charges des collectivités, notamment quant à l'éventualité d'un transfert de ressources de l'Etat au bénéfice de ces dernières ;
- de M. Edouard Bonnefous, sur les conditions de passation des marchés, l'institution de traitements obligatoires pour le personnel communal, la recherche de mesures destinées à permettre aux communes d'effectuer des travaux d'urbanisme en normalisant les prix des terrains, le régime fiscal des sociétés d'économie mixte, la période d'exécution des budgets ;
- de M. Raybaud, sur le financement de la part restant à la charge des collectivités pour des travaux très importants de voirie.

MM. Alex Roubert, président, Marcel Pellenc, rapporteur général, Raybaud, Masteau, Descours Desacres, Coudé du Foresto, Courrière, Louvel, Paul Chevallier et Maroselli ont participé aux larges discussions qui se sont ouvertes à l'occasion des réponses fournies par le ministre.

COMMISSION DES LOIS CONSTITUTIONNELLES,
DE LEGISLATION, DU SUFFRAGE UNIVERSEL,
DU REGLEMENT ET D'ADMINISTRATION GENERALE

Mercredi 21 juin 1967. — *Présidence de M. Raymond Bonnefous, président.* — La commission a tout d'abord procédé à la nomination des candidats à deux éventuelles commissions mixtes paritaires chargées de proposer un texte sur les dispositions restant en discussion :

- du projet de loi (n° 296, session 1966-1967), adopté par l'Assemblée Nationale après déclaration d'urgence, sur le règlement judiciaire, la liquidation des biens, la faillite personnelle et les banqueroutes ;
- de la proposition de loi (n° 302, session 1966-1967), modifiée par l'Assemblée Nationale, tendant à compléter le statut du fermage en ce qui concerne les améliorations pouvant être apportées par les preneurs.

MM. Raymond Bonnefous, Dailly, Garet, Geoffroy, Jozeau-Marigné, Molle et De Montigny, en tant que titulaires, et MM. Esseul, Guillard, Lambert, Le Bellegou, Mailhé, Sauvage et Voyant, en tant que suppléants, ont été désignés pour la première commission.

MM. Raymond Bonnefous, de Félice, Geoffroy, de Haute-cloque, Jozeau-Marigné, De Montigny et Prélot, en tant que titulaires, et MM. Bajoux, Dailly, Esseul, Guillard, Le Bellegou, Molle et Zussy, en tant que suppléants, ont été désignés pour la seconde.

La commission a décidé, sur proposition de son rapporteur, M. Le Bellegou, le renvoi de la pétition n° 25 à la Commission des Finances et de la pétition n° 24 au Ministère des Finances.

Elle a ensuite examiné les amendements au projet de loi (n° 296, session 1966-1967), adopté par l'Assemblée Nationale après déclaration d'urgence, sur le règlement judiciaire, la liquidation des biens, la faillite personnelle et les banqueroutes.

M. Molle, rapporteur, a donné connaissance des amendements de la Commission des Affaires sociales saisie pour avis du projet de loi. Sur proposition du rapporteur, ces amendements (n° 61 à 68), qui ont trait aux privilèges des salariés, ont été adoptés.

M. Dailly a, d'autre part, présenté un amendement (n° 70) tendant, dans un article nouveau, à stipuler que la loi en discussion ne serait pas applicable aux sociétés de construction

constituées sous la forme civile, conformément à la loi du 28 juin 1938 ou à l'article 28 de la loi du 23 décembre 1964, ni à leurs associés, tant que le statut juridique de ces sociétés n'aura pas été modifié en vue de limiter la responsabilité des associés au montant de leurs apports, ou que le statut fiscal des sociétés anonymes de construction n'aura pas été revu pour en aligner l'imposition sur les bénéfiques sur celle admise en matière de sociétés civiles immobilières de construction.

La commission a approuvé le principe de l'amendement de M. Dailly.

Elle a par ailleurs nommé M. Dailly rapporteur de la proposition de loi (n° 301, session 1966-1967), adoptée par l'Assemblée Nationale, tendant à proroger les mandats de membres du Conseil d'administration du District de la région parisienne.

Le rapporteur a accepté de présenter immédiatement ses conclusions. De nombreux commissaires ont marqué leur hostilité à la proposition qui conduirait à faire voter le budget du District par des conseillers généraux désavoués, le cas échéant, par le corps électoral, tandis que les nouveaux élus ne seraient pas appelés à siéger.

M. Le Bellegou s'est joint à M. Namy pour critiquer l'argument selon lequel un budget ne saurait être convenablement examiné et voté par de nouveaux élus.

Parlant des élections cantonales, M. Namy a protesté contre le fait qu'à trois mois des consultations on ne connaisse pas encore, dans la région parisienne, les nouvelles circonscriptions électorales.

La commission a finalement repoussé la proposition de loi.

Elle a enfin désigné comme rapporteurs officieux de textes susceptibles de venir en discussion avant la fin de session :

- M. Marcihacy, pour le projet de loi organique (n° 282, A. N.) modifiant et complétant l'ordonnance n° 58-1270 du 22 décembre 1958 modifiée portant loi organique relative au statut de la magistrature ;
- M. Voyant, pour la proposition de loi (n° 301, 302, A. N.) tendant à modifier l'article 18 de la loi n° 67-3 du 3 janvier 1967 relative aux ventes d'immeubles à construire ou en cours de construction et à l'obligation de garantie à raison des vices de construction.