

SESSION DE 1952 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 60^e SÉANCE2^e Séance du Jeudi 13 Novembre 1952.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 1365).

2. — Dépenses de fonctionnement des services des travaux publics, des transports et du tourisme pour 1953. — Adoption d'un avis sur un projet de loi (p. 1365).

Discussion générale: MM. Minvielle, rapporteur de la commission des finances; Julien Brunhes, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication; Pinton, Vanrullen.

Passage à la discussion des articles.

Art 1^{er}.

Amendement de M. Vanrullen. — MM. Vanrullen, le rapporteur, André Morice, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. — Retrait.

Amendement de M. Dutoit. — MM. Dupic, le rapporteur, le ministre, Abel-Durand, Pinton. — Adoption.

Amendement de M. Vanrullen. — MM. Vanrullen, le rapporteur, le ministre. — Adoption.

Amendement de M. Bertaud. — MM. Bertaud, le rapporteur, le ministre. — Retrait.

MM. le ministre, le rapporteur.

Amendement de M. Vanrullen. — MM. Vanrullen, le rapporteur, le ministre, Dupic. — Adoption.

MM. le ministre, le rapporteur.

Amendement de M. Vanrullen. — MM. Vanrullen, le rapporteur, le ministre, Durieux. — Rejet.

Amendement de M. Bertaud. — MM. Bertaud, le ministre. — Retrait.

Amendement de M. Dutoit. — MM. Dupic, le ministre, le rapporteur. — Rejet.

Amendement de M. Vanrullen. — MM. Vanrullen, le ministre. — Réserve.

Amendements de M. Dutoit. — MM. Dupic, le rapporteur. — Rejet.

Amendement de M. Le Basser. — MM. Le Basser, le ministre, le rapporteur. — Retrait.

L'article est réservé.

Art. 1 bis à 3: adoption.

Art. 4:

Amendement de M. Bertaud. — MM. Bertaud, le ministre, Pellenc. — Réserve.

L'article est réservé.

Art. 1^{er} (réserve):

Amendement de M. Vanrullen. — MM. Vanrullen, le ministre, Georges Laffargue. — Adoption.

Adoption de l'article modifié.

Art. 4 (réserve):

MM. Courrière, le ministre, le rapporteur, Pinton, Julien Brunhes. Rejet de l'article au scrutin public.

Adoption de l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

3. — Répartition de la taxe locale dans le département de la Seine, — Adoption d'une proposition de résolution (p. 1367).

Discussion générale: MM. Deutschmann, rapporteur de la commission de l'intérieur, Pidoux de la Maduère.

Passage à la discussion de l'article unique.

Adoption de l'article et de la proposition de résolution.

4. — Dépôt d'un rapport (p. 1368).

5. — Règlement de l'ordre du jour (p. 1368).

PRESIDENCE DE M. ERNEST PEZET,
vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures trente-cinq minutes.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le compte rendu analytique sommaire de la précédente séance a été affiché.

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

Le procès-verbal est adopté, sous les réserves d'usage.

— 2 —

DEPENSES DE FONCTIONNEMENT DES SERVICES DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME POUR 1953

Adoption d'un avis sur un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (travaux publics, transports et tourisme. — I. — Travaux publics, transports et tourisme. (N^{os} 487 et 518, année 1952.)

Avant d'ouvrir la discussion générale, je dois faire connaître au Conseil de la République que j'ai reçu de M. le président du conseil des décrets nommant, en qualité de commissaires du Gouvernement:

Pour assister M. le président du conseil, ministre des finances et des affaires économiques:

M. Dugas, administrateur civil à la direction du budget.

Pour assister M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme :

M. Boucoiran, directeur général du tourisme ;

M. Leclercq, chef de cabinet ;

M. Lecarpentier, conseiller technique ;

M. Lagnace, conseiller technique ;

M. Bernard Renaud, directeur du personnel, de la comptabilité et de l'administration générale ;

M. Besnard, chef de service adjoint au directeur général des chemins de fer ;

M. Rumpler, directeur des routes ;

M. Peltier, directeur des voies navigables et des ports maritimes ;

M. le général Hurault, directeur de l'institut géographique national ;

M. Babinet, ingénieur en chef des ponts et chaussées adjoint au directeur des voies navigables et des ports maritimes.

Acte est donné de ces communications.

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

M. Invielle, rapporteur de la commission des finances. Mesdames, messieurs, le projet de loi relatif aux dépenses de fonctionnement des services civils des travaux publics, des transports et du tourisme, pour l'exercice 1953, comportait, suivant les propositions gouvernementales, un volume de crédits s'élevant à 175.241.635.000 francs.

Ce chiffre fait ressortir une augmentation globale de 21 milliards 459.483.000 francs par comparaison au total des crédits alloués aux mêmes services pour l'année 1952.

Pour la plus grande part, cette augmentation est le résultat qui découle des dispositions par lesquelles des engagements ont été pris par l'Etat, qu'il s'agisse notamment, des mesures bienveillantes décrétées en septembre 1951 en faveur des traitements et soldes, traduites en bloc, en 1952, dans le budget du ministère des finances, ou bien des ajustements aux besoins réels en matière d'interventions publiques.

Les relèvements de crédits affectent ainsi les rubriques suivantes :

Traitements, salaires et charges sociales, 5.255.670.000 francs.

Matériel et fonctionnement des services, 45.175.000 francs.

Entretien des voies navigables, phares et balises, 350 millions de francs.

Subventions de fonctionnement et dépenses diverses, 23 millions 800.000 francs.

Interventions publiques, 15.784.838.000 francs.

Procédant à quelques abattements, pour le plus grand nombre acceptés par le Gouvernement, l'Assemblée nationale a diminué de 76.390.000 francs le volume total des crédits, de telle sorte que l'augmentation par rapport à 1952 a été ramenée à 21 milliards 383.085.000 francs.

C'est indiquer que le crible de l'Assemblée nationale n'a pu retenir des économies bien appréciables, constatation qui ne comporte pas, cependant, un satisfecit implicite à l'égard du projet qui vous est soumis.

Votre commission des finances, pour sa part, n'a prononcé aucun abattement particulier de crédits, s'attachant beaucoup plus à porter son action critique sur des observations et idées générales qu'à faire des diminutions symboliques dont, par expérience, elle connaît l'effet souvent illusoire.

Elle a émis l'opinion que les dotations de certains chapitres étaient insuffisantes, eu égard à l'importance des besoins ; par contre, elle pense que des économies substantielles pourraient être réalisées, à la condition de les bien vouloir, par des réformes profondes ou des mesures sévères portant aménagement ou réorganisation de certains services publics, comme la Société nationale des chemins de fer français, par exemple.

En ce qui concerne les routes et ponts, notre réseau routier constitue un capital national de première importance qui nécessiterait l'attribution de crédits moins étriqués, au moment surtout où le trafic devient chaque jour plus intense. L'intervention du fonds routier, est, certes, très heureuse, mais faut-il rappeler une fois encore qu'il serait indispensable d'entretenir convenablement nos routes au niveau de la répu-

tation d'un pays dont le tourisme est un élément essentiel de vitalité ; qu'il serait urgent d'aménager et d'adapter notre réseau de grandes communications routières aux besoins vitaux de la circulation automobile, des véhicules poids lourds notamment ?

Il est démontré que, en matière de routes, le manque d'entretien entraîne à un moment donné une accélération très rapide de l'usure et de la destruction de la chaussée. Les travaux différés ne constituent, très souvent, qu'une charge accrue pour l'avenir, et les économies sur ces crédits sont illusoire puisque elles hypothèquent dangereusement les budgets futurs.

En ce qui concerne l'utilisation des crédits destinés plus spécialement à l'élargissement de la chaussée de la voirie nationale, votre commission suggère que cet élargissement soit réalisé par la construction, sur les côtés, de pistes cyclables, comme cela se pratique dans beaucoup de pays étrangers.

La présence de cyclistes et d'automobilistes sur une même voie de circulation n'est-elle pas un danger, malheureusement trop fréquemment illustré par les accidents graves dont ces usagers sont les victimes ?

Pour ce qui est des ponts, dont le rythme de reconstruction se ralentit en raison de la pénurie de crédits, nous constatons qu'il en reste un grand nombre à reconstruire, dont l'utilité est pourtant incontestable. Ne conviendrait-il pas d'accélérer ces travaux ?

Quant au personnel, votre commission s'est émue de la situation déplorable faite aux petits cheminots retraités qui, souvent, reçoivent moins que le montant de la retraite des vieux travailleurs salariés. Le décret relatif à l'application de la loi du 19 août 1950, qui étend le bénéfice d'un même régime de retraite à certaines catégories d'agents, n'est pas encore intervenu, bien que plus de deux années se soient écoulées depuis le vote de cette loi. Il est des misères, monsieur le ministre, qui ne peuvent pas attendre davantage et une solution doit être apportée dans le moindre délai.

L'attention a été également retenue par l'injustice commise à l'égard d'une catégorie du personnel pour laquelle la sollicitude de tous paraît cependant être acquise. Il s'agit des conducteurs de chantiers et des agents de travaux auxquels le classement actuel enlève des avantages sérieux, pourtant mérités. Ils occuperaient, d'après certains, des emplois qui ne présentent ni fatigues, ni risques particuliers. Pourtant, leur classement dans la catégorie B, dite de « service actif », leur est refusé, alors que leurs homologues des autres services bénéficient de cette dernière classification.

Personne n'ignore plus les méthodes utilisées par l'administration des ponts et chaussées, concernant les travaux de voirie qui sont réalisés avec du matériel à rendement intensif, nécessitant l'emploi du personnel par équipes. Les conducteurs de chantiers et les agents de travaux participent à ce travail d'équipe dont les opérations d'empierrement, de goudronnage sont particulièrement pénibles. Il est donc urgent et juste d'améliorer leur sort.

De même, il est injuste que les travailleurs manuels du service des ponts et chaussées soit exclus du bénéfice des gratifications qui sont accordées, certes à juste titre, au haut personnel de cette administration.

Cette anomalie serait due au fait que les agents des travaux ne sont pas encore pourvus d'un statut. Il est anormal et déplorable que ce personnel soit ainsi pénalisé comme si l'absence d'un statut qu'il réclame depuis des années constituait une faute qui leur serait imputable.

En ce qui concerne les transports, interventions publiques, Société nationale des chemins de fer français, votre commission qui a entendu M. le ministre des travaux publics et M. le président du conseil d'administration de la Société nationale des chemins de fer français, ne cesse pas d'avoir de graves inquiétudes pour l'aide financière donnée sous diverses formes à la Société nationale des chemins de fer français.

Il ne paraît pas douteux que les crédits proposés par le Gouvernement seront insuffisants.

Avec une nouvelle formule qui est la conséquence de l'avenant du 10 juillet 1952 à la convention passée le 31 août 1937 entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français — nouvelle formule qui ne modifie pas le total de la note à payer — le Gouvernement évalue à 90.471 millions les dépenses qu'il devra subir du fait de la Société nationale des chemins de fer français :

60.471 millions à titre de contributions à diverses dépenses et 30 milliards à titre de subvention d'équilibre.

Or, cette subvention d'équilibre de 30 milliards a été établie à partir des données de 1952, données qui vont se trouver sensiblement modifiées l'année prochaine.

Tout d'abord, la redevance d'usage que la Société nationale des chemins de fer français verse à l'Etat sera en 1953 majorée de 2.200 millions; l'annuité de renouvellement de matériel, le sera de 6.700 millions, alors que la contribution de l'Etat, sera réduite, en vertu de l'avenant du 10 juillet 1952 — de la somme de 4.800 millions.

Il s'agit donc d'un total de près de 14 milliards de charges supplémentaires ou de réduction de recettes pour le compte d'exploitation et, ceci, du seul fait de l'application des clauses de la convention.

Enfin, les résultats de 1952 montrent que, depuis plusieurs mois, les recettes de la Société nationale des chemins de fer français sont nettement inférieures à celles des mois correspondants de 1951. Ce fléchissement des recettes persiste, traduisant un certain ralentissement de l'activité économique. Les moins-values à prévoir de ce fait, pour 1953, par rapport à 1952 sont de l'ordre de plusieurs milliards.

Toutes ces considérations permettent de penser que les prévisions gouvernementales contenues dans le présent budget sont nettement insuffisantes, la commission étant sceptique au sujet des promesses qui pourraient être faites d'économies compensatrices.

Votre commission des finances fait donc les plus expresses réserves sur ce point.

J'aborde l'avenant du 10 juillet 1952 à la convention du 31 août 1937 qui règle les relations entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français.

Cet avenant, décidé par décret a eu pour conséquence l'ouverture dans le budget, d'un chapitre nouveau intitulé: « Contribution de l'Etat à diverses dépenses de la Société nationale des chemins de fer français. »

Ce chapitre — n° 45-44 — comporte trois articles relatifs aux diverses participations de l'Etat:

1 ^o Dépenses d'entretien de l'infrastructure.	45.071 millions.
2 ^o Gardiennage de certains passages à niveau	2.200 —
3 ^o Dépenses de retraite.....	13.200 —

Soit une contribution totale de..... 60.471 millions.

Pour les dépenses d'entretien et de renouvellement de la voie, des ouvrages d'art et des installations de sécurité, la contribution de l'Etat est égale à 60 p. 100 de la moyenne des dépenses susvisées pour l'antépénultième et le pénultième exercice, affectées d'un coefficient qui est fonction de l'indice des prix de gros industriels publié par l'institut national de la statistique et des études économiques.

Pour les dépenses de gardiennage des passages à niveau situés sur les routes nationales, la contribution est égale à la moitié des dépenses et calculée de façon semblable à la précédente.

Enfin, l'Etat supporte désormais la charge des retraites affectées aux agents mis à la retraite depuis le 1^{er} janvier 1949 et non remplacés dans l'effectif global.

Au sujet de cet avenant et du transfert qu'il comporte d'une somme de 60.471 millions sous une rubrique nouvelle du budget, une large discussion s'est instaurée à la commission des finances.

Remarque a été faite que devait paraître singulière, cette décision d'autorité ministérielle qui engage définitivement, ou peu s'en faut, pour une somme considérable, le budget de l'Etat dont le vote est la prérogative essentielle du Parlement. Il a été avancé que cet avenant n'était en fait « qu'un jeu dangereux d'écritures » ne procédant en rien ni d'une réforme, ni d'une réorganisation, ni d'une véritable mesure d'assainissement de la situation de la Société nationale des chemins de fer français. C'est ainsi que l'un de nos collègues a proposé une disposition limitant au seul exercice 1953 l'effet de l'avenant du 10 juillet 1952, le Gouvernement étant invité à faire intervenir, avant le 1^{er} octobre 1953, une loi fixant l'ensemble des mesures destinées à réorganiser la Société nationale des chemins de fer français.

Sur la recevabilité d'un tel amendement, la présidence de la commission a attiré l'attention sur la portée de l'article 24 de la loi de finances pour l'exercice 1952, du 14 avril 1952 stipulant une délégation de pouvoirs à l'exécutif.

Votre commission a jugé que si le décret d'approbation de l'avenant du 10 juillet 1952 était dans la forme, en conformité avec la loi du 14 avril 1952, il n'en heurtait pas moins l'esprit dans lequel cette loi avait été votée.

*

Ce texte, en effet, accordait une délégation de pouvoirs à caractère bien précis; il entendait que les décrets soient pris dans le but d'économies réelles et aux fins d'une réorganisation complète de la Société nationale des chemins de fer français.

Estimant que l'avenant du 10 juillet 1952 ne répond pas à ce souci, votre commission unanime a accepté l'amendement de M. Pellenc, texte qui formera l'article 4, ainsi conçu, du projet de loi:

« La validité des dispositions des articles 19, 19 bis et 19 quater de l'avenant du 10 juillet 1952 à la convention annexée au décret du 31 août 1937, réorganisant le régime des chemins de fer, est limitée en ce qui concerne leur répercussion financière sur le budget des travaux publics, au seul exercice 1953.

« Une loi qui devra intervenir avant le 1^{er} octobre 1953 fixera l'ensemble des mesures destinées à réorganiser la Société nationale des chemins de fer français. »

En conséquence, votre commission a modifié l'intitulé du chapitre 45-44 pour le rédiger de la manière suivante:

« Contribution exceptionnelle de l'Etat, pour l'exercice 1953, à diverses dépenses de la Société nationale des chemins de fer français. »

Un état C, annexé au projet de loi, porte autorisation d'engagement de dépenses, par anticipation sur les crédits de 1954. Le crédit d'ensemble s'élève à 4.885 millions et vise les routes et ponts, les voies de navigation intérieure, les ports maritimes et les établissements de signalisation maritime. Des dispositions de cet ordre sont prises chaque année pour faciliter la jonction des exercices et un meilleur déroulement des programmes.

Sous le bénéfice de ces observations, la commission des finances vous propose d'adopter le budget qui sera discuté tout à l'heure.

Je dois préciser cependant que la mesure générale adoptée par le Conseil de la République concernant l'abattement qui devait être subi par les crédits de subventions aux cantines et aux colonies de vacances, est applicable au budget des travaux publics, et, qu'en conséquence, ces crédits doivent être rétablis dans leur totalité. (*Applaudissements à gauche et au centre.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme.

M. Julien Brunhes, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme. Monsieur le ministre, mesdames, messieurs, je ne lirai pas le rapport que vous avez tous entre les mains. Votre commission des moyens de communication, saisie pour avis, m'a chargé de vous présenter quelques remarques qui revêtiront trois aspects: des regrets, des observations et des questions.

D'abord, je n'ai pas ici, au nom de la commission, à rappeler les chiffres cités par M. le rapporteur de la commission des finances. Cependant, quand nous regardons les ordres de grandeur, nous sommes obligés, monsieur le ministre, de vous dire que lorsqu'on vous accorde un budget de 175 milliards, on serait profondément heureux que cette somme serve en France aux travaux publics, aux transports et au tourisme et qu'il ne s'en trouve pas 64 p. 100, c'est-à-dire 112 milliards, qui soient affectés uniquement à la Société nationale des chemins de fer français.

Le tourisme, lui, intervient pour 32 millions dans un chapitre « Personnel » et pour 700 millions dans un chapitre « Matériel et remboursement de frais ». C'est peu par rapport aux crédits demandés par la Société nationale des chemins de fer français.

Nos regrets sont les suivants: pour la route, d'abord, nous pensons que s'il est exact que le fonds d'investissement routier, dû à la ténacité des divers gouvernements, a apporté aux routes françaises pour leur construction, pour l'aménagement du réseau, un grand secours, les dépenses d'entretien, 17 milliards, sont encore faibles pour un pays comme le nôtre.

Pour les voies navigables, entretien et réparation, crédit total de 4 milliards. Nous touchons là un domaine où la commission, reprenant les observations de M. Le Sénéchal pense que, depuis quatre-vingts ans, on n'a pas fait grand chose pour nos voies navigables, sauf un petit entretien courant qui n'a pas empêché d'ailleurs les accidents de ces derniers temps.

La commission unanime m'a prié de vous remercier, monsieur le ministre, d'avoir consacré votre énergie à cette besogne de rénovation des voies navigables. Nous savons que sur votre demande le conseil des ministres a approuvé, le 4 novembre, un projet tendant à cette rénovation. Vous avez mené l'étude de ce projet avec toutes les organisations professionnelles compétentes. Nous ne pouvons que vous en féli-

citer et espérer que les réalisations que ce projet de loi rapidement voté nous apportera, nous permettront de ne pas faire, au budget de l'année prochaine, les observations sévères qui ont été faites depuis de nombreuses années dans les assemblées sur l'état de nos voies navigables, état qu'il est d'autant plus urgent d'améliorer que nous savons tous à quel point, si un jour ou l'autre, l'unité économique de l'Europe se réalise, les voies navigables françaises participeraient d'une façon exceptionnellement active à la mise en valeur de cette union européenne.

Pour les chemins de fer, je ne vais pas refaire et reprendre les observations déjà présentées, soit à l'Assemblée nationale par M. Lemaire, soit ici par le rapporteur de la commission des finances. Je ne vais pas discuter, monsieur le ministre, le droit que vous aviez de prendre l'avenant du 10 juillet. Cet avenant vous l'avez pris à la suite d'un vote des deux assemblées qui vous a donné le droit indiscutable de modifier les conventions financières entre la Société nationale des chemins de fer français et l'Etat. Par conséquent, vous l'avez fait dans le droit que vous aviez de le faire. Ce que je vous dis simplement, c'est que notre commission eût souhaité que ce ne soit pas un simple jeu d'écriture, comme vous l'avez reconnu vous-même, mais que ce soit indiscutablement une économie profonde pour la Société nationale des chemins de fer français. Nous espérons que ce pouvoir aurait été mieux utilisé, mais je dois reconnaître que, participant depuis six ans aux travaux du conseil supérieur des transports, je sais que ce ne sont pas des problèmes faciles à résoudre.

Vous nous demandez seulement 30 milliards au chapitre qui correspond à la réalisation de l'équilibre de la Société nationale des chemins de fer français. Nous souhaitons que ces 30 milliards soient suffisants. Nous sommes persuadés qu'ils ne le seront pas, et nous voudrions bien ne pas être amenés, dans un collectif ou à propos du budget de 1953, à constater que vos prévisions ont été insuffisantes.

Quant aux suggestions que la commission des transports m'a prié de vous faire, elles sont de plusieurs ordres. M. Minvielle, rapporteur de la commission des finances, vient de vous dire qu'un certain nombre de nos collègues estiment qu'un des dangers des routes n'est pas tant leur manque de largeur que le fait que les pistes cyclables à la sortie des villes n'existent pas. Peut-être est-ce une économie que de faire des pistes sur les bas-côtés plutôt que d'élargir la chaussée avec toute l'infrastructure que cela représente. Je ne veux faire autre chose que de vous présenter une suggestion, je sais que vos services ont étudié depuis longtemps cette question.

Un désir manifesté par la plupart de nos collègues habitant des régions montagneuses est que les services locaux aient à leur disposition du matériel moderne et puissant pour le dégagement des routes enneigées. Ils trouvent regrettable qu'à notre époque on dispose, la plupart du temps, dans nos départements, de méthodes que j'allais appeler artisanales, qui laissent, malgré tout, de nombreuses villes ou villages isolés pendant longtemps. Mes collègues m'ont chargé de vous dire que; toutes les fois que vous aurez des crédits à demander dans ce domaine, spécialement pour pouvoir dégager, par du matériel moderne, les routes enneigées de France, ils seront prêts à vous suivre.

Pour les chemins de fer, nous n'ignorons pas les difficultés auxquelles vous vous heurtez pour mettre fin à un état qui a été qualifié d'anarchique. Nous pensons d'ailleurs que les efforts de compréhension entre les modes de transport concurrents ont été utiles. Je considère que les contacts qui ont eu lieu pendant des années à l'intérieur du conseil supérieur des transports entre les représentants de toutes les branches du transport ont été utiles, que les points de vue se sont rapprochés. Cependant nous sommes loin, monsieur le ministre, d'une véritable coordination, tout au moins dans le transport des marchandises.

Là, je suis obligé de vous dire que notre commission avait déjà, dans un rapport de son président, M. Aubert, le 13 avril dernier, demandé « que l'on décharge — je lis le texte de ce rapport — la Société nationale des chemins de fer français de l'exploitation des lignes qu'elle n'est pas en mesure d'assurer sans déficit pour son budget ».

Oh! nous le savons, il ne faut pas se faire d'illusion, de nombreux élus protesteront si l'on veut supprimer des lignes. Nous savons également que des protestations seront nombreuses parce qu'on risque de mettre des cheminots en chômage. Nous savons que la coordination, si on veut effectivement équilibrer le budget de la Société nationale des chemins de fer français, sera une œuvre qui nécessitera à la fois du temps, du travail et beaucoup de courage.

Nous vous demandons simplement de continuer à attaquer cette besogne fort difficile. Nous connaissons votre désir de

faire du neuf. Nous sommes prêts à collaborer avec vous; mais nous ne voudrions pas, l'année prochaine, avoir à vous faire les mêmes observations, avoir un collectif qui nous demandera quelques dizaines de milliards supplémentaires et être obligés encore de constater que la coordination est dans l'enfance.

Enfin, monsieur le ministre, à propos de l'équilibre de la Société nationale des chemins de fer français, on m'a demandé de vous poser quelques questions. Elles sont relatives à la suppression des filiales.

Vous avez bien voulu vous-même, devant le conseil supérieur des transports et devant le congrès de la Fédération nationale des transports routiers, rappeler qu'il était nécessaire, pour son économie, que le chemin de fer conserve une activité concentrée sur le rail et abandonne toute activité extérieure à l'exploitation de la voie ferrée.

Je ne sais pas quel sont les chiffres exacts du déficit de certaines filiales. Je demande simplement ce que nous devons penser de la S. C. E. T. A. qui à la fois est inscrite au budget de la Société nationale des chemins de fer français et de l'Etat, et concurrence directement, tout au moins dans la Seine, les camionneurs privés et les anciens correspondants des chemins de fer.

Je sais qu'on pourra démontrer qu'elle a fait des affaires sensationnelles; mais, le moins qu'on puisse dire, c'est qu'en faisant, en plus de l'achat des cadres, baisser les tarifs marchandises pour amener à 1.500 kilogrammes le poids minimum alors que le minimum précédent était de 5 tonnes par wagon complet, cela ne représente qu'une dépense supplémentaire.

Nous souhaitons, monsieur le ministre, non pas que vous nous donniez aujourd'hui des réponses à ces questions, mais que, le jour où vous serez dégagé des préoccupations budgétaires, vous puissiez, devant notre commission des moyens de communication, nous apporter vos projets. Nous savons que ce sont des propositions qui devront être à longue échéance. Nous savons que la coordination est une besogne qui doit être équilibrée sur de longues années. Nous savons que la formule budgétaire française de budget annuel est une très mauvaise formule pour les travaux de longue haleine et en particulier pour une besogne comme la coordination, mais nous vous demandons de bien vouloir, devant notre commission, exposer vos projets, d'une part, pour la coordination des transports, d'autre part, pour la recherche de l'équilibre de la Société nationale des chemins de fer français et la réorganisation de nos voies navigables.

Voilà toutes les observations que je suis chargé de vous faire par la commission des transports, à l'unanimité, en vous disant, au nom de la commission, que nous ne présentons aucun amendement ni ne demandons aucune rectification à votre budget, mais que nous serions heureux de vous voir présenter, dès le début de 1953, les documents que nous vous demandons pour permettre d'envisager la coordination des transports sous son aspect véritable et constructif, ce qui nécessite d'ailleurs des projets de longue haleine. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Pinton. Mes chers collègues, lorsque j'ai l'occasion d'intervenir à cette tribune, j'ai trop de considération à l'égard du Conseil de la République pour me fier à l'improvisation et j'ai soin, généralement, de rédiger par écrit ce que je me propose de vous dire. Cette fois, j'ai fait mieux, puisqu'il m'est possible de vous lire au moins la première partie de mon discours sous la forme imprimée et, qui mieux est, par les soins du *Journal officiel*. En effet, je peux, sans difficulté, commencer ainsi mon intervention:

Ce budget s'élève à 175 milliards. Ici, je veux me joindre aux observations qui ont été faites par le rapporteur de la commission des finances, comme par celui de la commission des moyens de communication.

S'il y a un déficit de 100 milliards au seul titre de la Société nationale des chemins de fer français, il est indispensable de ne rien escamoter et de ne pas jouer à cache-cache à travers les différents chapitres du budget, car, de la nécessité de regarder les difficultés en face et d'y porter remède, nous ne serons jamais pleinement convaincus si nous ne savons pas exactement le montant du déficit auquel il faudra bien parler.

Donc, sur ce budget de 175 milliards, plus de 115 milliards représentent des subventions. On l'a déjà dit, je m'excuse de le répéter, mais nous ne le dirons jamais assez. En fin de compte, examinant les dépenses véritablement utiles et productives, nous constatons que 11 p. 100 du budget vont à l'entretien, à la réparation et à la construction des routes, qu'un

pour cent à peine va à l'entretien et au développement des ports maritimes, que 2 p. 100 sont destinés à la navigation intérieure, et seulement 0,5 p. 100 au développement du tourisme. Cela revient à dire que moins de 20 p. 100 du budget de cette maison qu'est le ministère des travaux publics et du tourisme sont consacrés aux dépenses véritablement productives. Je ne crois pas qu'une entreprise puisse durer longtemps si elle consacre plus de 80 p. 100 de son budget au règlement de dettes, à la couverture de son déficit ou de frais généraux extérieurs à son activité proprement dite. C'est, à mon sens, une idée dont il faut que nous soyons à chaque instant pénétrés pour comprendre de quelle nécessité est ce projet de coordination que, je l'espère, nous verrons bien un jour ou l'autre. »

Mes chers collègues, chiffres modifiés, mais proportions scrupuleusement respectées, c'était le début de mon intervention lorsque, nouveau président, d'ailleurs intérimaire, de la commission des moyens de communication, je présentais, à notre séance du 6 février 1951, les observations que m'inspirait le projet de budget qui nous était soumis.

Ce qui est fâcheux, ce n'est pas que je puisse me livrer à ce petit exercice à demi plaisant; ce qui est grave, mes chers collègues, c'est qu'au bout de deux ans j'aie pu vous lire ce texte sans, en fin de compte, que personne ait pu reconnaître qu'il avait deux ans. C'est la preuve que, malheureusement, depuis des années que nous parlons et reparlons de ces questions, que nous écrivons, que nous examinons des projets, qu'ils soient gouvernementaux ou d'initiative parlementaire, la situation est sensiblement restée la même. Ce n'est sans doute pas une observation très consolante.

Toutefois, je veux être juste. Il faut ajouter à l'exposé que je viens de faire deux faits nouveaux: le premier, qui sans doute est antérieur à la constitution du ministère actuel, c'est la création du fonds routier, et je rends grâce au ministre d'avoir réussi à le préserver contre les ambitions plus ou moins dévorantes du ministère des finances. Je le connais trop pour ne pas lui faire confiance et pour ne pas espérer qu'il maintiendra contre vents et marées ces quelques milliards supplémentaires qui nous permettent tout de même, en matière de routes et de ponts, de nous dégager un peu du simple entretien du matériel routier existant, pour engager et réaliser un certain nombre de travaux nouveaux et infiniment nécessaires.

Le deuxième élément, on en a dit quelques mots tout à l'heure, et là je sais que c'est le ministre actuel qui en a la pleine responsabilité, c'est l'effort entrepris pour la rénovation des voies navigables françaises qui sont incontestablement, si pauvres que soient les autres moyens de communication, la « Cendrillon » abandonnée et négligée. Les voies navigables françaises supportent la conséquence d'une politique plus que séculaire des compagnies de chemins de fer qui ont, depuis le début de la construction des voies ferrées, systématiquement entrepris la destruction du réseau navigable français. D'autre par, les représentants de la profession des transports intérieurs étant les moins nombreux, et par conséquent les moins bruyants, risquent d'être quelquefois les moins écoutés.

Ce qui est envisagé aujourd'hui se traduira, je l'espère, par le vote d'un texte législatif. Je vous remercie de l'entreprendre, et je compte sur vous pour le mener à bonne fin. Vous avez entrepris aussi avec quelque courage l'étude et la réalisation de cet ensemble un peu compliqué qu'on appelle la coordination des moyens de transports.

Vous l'avez fait par le système cartésien, c'est-à-dire en vertu du principe qu'il convient de diviser les difficultés en un aussi grand nombre de parcelles qu'il se peut et de les résoudre, en commençant toujours par les plus simples et les plus faciles. Je ne crois pas citer exactement le texte, mais je ne pense pas trahir l'esprit de Descartes.

Vous avez énuméré un certain nombre de questions. J'accepte volontiers ce que vous nous dites. Vous avez préparé certains textes sur la réglementation du camionnage. Vous avez entrepris de définir la coordination des transports de voyageurs; elle reste à faire. Quant à la coordination des marchandises, elle est évidemment soumise au conseil supérieur des transports. Nous l'attendons, — je ne dirai pas avec impatience, parce que l'impatience dans ce domaine serait évidemment la pire des imprudences; mais il est incontestable que le vrai problème est actuellement — tout le monde le pose même quand on ne le nomme pas — le déficit, ce déficit de 100 milliards dû à l'organisation actuelle des chemins de fer français.

Voilà cinq ans que nous entendons parler de la réforme de la Société nationale des chemins de fer français. Voilà des années que nous étudions des projets que des gouvernements successifs, également inspirés de bonnes résolutions, déposent devant le Parlement, que des commissions composées de gens tout à fait estimables — je ne pourrai dire autrement puisque j'en fais partie (*Sourires*) — ont entrepris cette étude de la coordination des moyens de transports et de la réforme de la Société natio-

nale des chemins de fer français. A la vérité, j'en suis arrivé, pour ma part, à la conclusion que cela est très facile. En effet, pourvu qu'on ne touche ni aux intérêts ni au statut des cheminots, ni aux habitudes et aux routines des dirigeants de la Compagnie nationale des chemins de fer, pourvu qu'on ne demande rien aux usagers...

M. Pellenc. Très bien!

M. Pinton ... qu'aucune ligne ne soit supprimée, que les tarifs ne soient pas augmentés, que la situation des routiers exploitant en parallèle avec la Société nationale des chemins de fer français ne soit pas mise en cause, qu'aucun des avantages accordés à qui que ce soit et enfin qu'aucun abus profitable à quelqu'un ne soient soumis à révision, alors tous les espoirs nous sont permis, le Gouvernement a le champ libre pour prendre ou pour proposer des mesures draconiennes que le Parlement votera d'enthousiasme. (*Rires et applaudissements sur divers bancs à gauche, au centre et à droite.*)

Tout cela est malheureusement vrai, mes chers collègues, et nous savons tous combien les lignes superfétatoires prennent de l'intérêt en fonction de la proximité géographique des circonscriptions des uns ou des autres. Entre Gouvernement et Parlement les responsabilités peuvent se distribuer sans distinction.

M. Bichet, lors de la discussion d'ensemble devant l'Assemblée nationale, a reproché au Gouvernement des mesures insuffisantes, et il avait raison. Mais il y avait un rapport Bichet, œuvre collective de toute une commission. Qu'apportait-il ? En tout et pour tout 200 millions — je me suis donné la peine de compter. Un autre de nos collègues, qui a un passé prestigieux dans les chemins de fer, a apporté la proposition magnifique de faire des cheminots maçons en leur gardant leur statut et 92 p. 100 de charges sociales; est-ce bien sérieux ?

Je m'excuse d'avoir traité ce sujet sur un ton plaisant, bien qu'il ne le soit guère, mais il vaut mieux en rire que pleurer. Ni le Parlement ni le Gouvernement n'ont été capables d'assurer jusqu'ici la réforme des transports français. Je suis bien obligé de me demander aujourd'hui avec quelque inquiétude qui donc arrivera à arrêter cette hémorragie mortelle de 100 milliards par an ?

Voilà évidemment l'observation essentielle qui s'imposait. Je ne me flatte pas d'apporter du neuf, malheureusement, mais c'est un sentiment qu'il fallait exprimer. Ceux qui, depuis quelques années, ont essayé avec une certaine conscience, comme c'est mon cas, je crois, de suivre les propositions qui nous ont été faites, arrivent à constater avec quelque lassitude que plus on change et plus c'est la même chose, c'est-à-dire le même néant. (*Sourires.*)

Il me reste enfin à vous présenter une observation sur un sujet auquel j'ai la faiblesse de porter quelque intérêt. Parmi les subventions prévues se trouve celle destinée à la régie des transports de la région parisienne. Elle s'élève cette année à 2.887 millions. Comparé aux 100 milliards, cela ne fait que 3 p. 100. Mais cela pose un certain nombre de problèmes. Il faut bien commencer par les petits milliards avant de s'attaquer aux gros.

Je voudrais faire à ce sujet quatre observations.

Première observation: en vertu d'une loi dont vous n'êtes pas à l'origine, monsieur le ministre, puisque c'est une loi de 1948 — je dirai même, faisant en cela mon *mea culpa*, bien que confessionnellement je n'en aie guère l'habitude, que je l'ai votée — on calcule la subvention en fonction des recettes. Cette méthode ne semble pas très favorable à la réduction du déficit et cela pose tout de même un problème d'ordre qui n'est pas sans intérêt.

Seconde observation: si les renseignements que je me suis procurés sont exacts — je crois qu'ils le sont puisqu'ils émanent de votre ministère — les recettes prévues pour 1953 sont de 38 milliards et le déficit, tel qu'il est estimé actuellement, s'élève à 7.865 millions, ce qui constitue une proportion nettement excessive, pour ne pas dire abusive.

Sans doute, voyageur occasionnel de la régie autonome des transports parisiens, n'ai-je qu'à me louer des moyens de transports qui me sont offerts. Mais j'ai tout de même le sentiment qu'on mène à une politique de grand seigneur et je ne suis pas très sûr que nous ayons les moyens de le faire.

Troisième observation: en vertu même de cette loi de 1948, le remboursement est limité à 15 p. 100 des recettes. 15 p. 100 de 38 milliards donnent 5.790 millions dont la moitié incombe à l'Etat — et c'est en effet le chiffre que nous voyons au budget — l'autre moitié aux collectivités locales. Il reste par conséquent un déficit résiduel de plus de 2 milliards. Je pose cette question: qui va payer, ou bien quels moyens sont envisagés pour le faire disparaître ?

Quatrième observation enfin : convient-il aux collectivités locales de l'agglomération parisienne d'assumer la charge d'une partie ou de la totalité du déficit ? C'est leur droit ; et je pense au surplus que, sans y mettre la moindre démagogie, les arguments ne manqueraient pas pour défendre ce point de vue ; mais je proteste contre l'obligation qui est faite aux habitants de Quimper, Montélimar ou Bayonne (j'en pourrais citer d'autres) de payer un service public qui ne les concerne pas.

D'autant plus inadmissible est ce procédé que l'Etat s'est toujours refusé à aider les services départementaux ou les transports urbains lorsque ceux-ci venaient crier au secours, parce qu'il s'agissait de déficits créés par des mesures gouvernementales avec effet rétroactif. Lorsqu'on vient dans un service départemental de transports en commun ou dans un réseau urbain de tramways, vous dire, comme cela est arrivé à plusieurs reprises, au 15 novembre, qu'il vous faut payer à compter du 1^{er} juillet une augmentation de salaires, comme il n'y a pas moyen d'aller reprendre les recettes qui ont été faites avant le 15 novembre, on crée ainsi une source de déficit. Et l'Etat, responsable de cette décision, s'est toujours refusé à donner aux collectivités le moyen d'y faire face. Il avait probablement raison, puisque, par des efforts souvent impopulaires et toujours difficiles, la presque totalité des services départementaux ou urbains ont réussi à équilibrer leur budget.

M. Jacques Masteau. Contre les décisions du Gouvernement !

M. Pinton. Je vous signale que, bien que la régie, ou le service qui en tient lieu dans l'agglomération lyonnaise, n'ait que 3 milliards de recettes, bien que, au dire de certaines hautes autorités, notamment du Conseil d'Etat et de la Cour des comptes, cette organisation soit au plus haut point illégale et irrationnelle, il n'en est pas moins vrai que, depuis trois ans, nous avons régulièrement équilibré notre budget, malgré 15 p. 100 d'autofinancement et 5 p. 100 de redevances aux pouvoirs concédants.

Ce que d'autres ont fait, il était peut-être possible de le faire dans la région parisienne. Si l'Etat exigeait de la R. A. T. P. le même effort qu'il a exigé des collectivités départementales ou locales, il aurait certainement obtenu des résultats, c'est-à-dire une réduction considérable du déficit, au lieu de laisser constamment la R. A. T. P. recourir à des solutions de facilité et de paresse.

Le résultat, vous le savez. En 1948, lorsqu'on a voté la loi, on avait fixé à 15 p. 100 des recettes le maximum de remboursement du déficit, dans la pensée que c'était largement suffisant et que l'organisation en question ferait l'effort nécessaire. Or, je vous donne ce chiffre, peut-être pourriez-vous nous dire dans quelle mesure vous pensez obtenir une correction : actuellement, au delà de ces 15 p. 100 pris en charge à la fois par l'Etat et par les collectivités locales, il reste un déficit prévisionnel de 2 milliards.

Je m'excuse d'insister sur l'exemple d'un réseau qui, par la force des choses et parce qu'il n'a pu faire autrement, a équilibré par ses seules recettes les dépenses et même les investissements qu'il entreprenait. Nous ne sommes pas plus malins qu'ailleurs et nous savons qu'il y a dans l'administration de la régie parisienne des gens d'infinie valeur auxquels je suis prêt à rendre hommage. Je considère qu'il est absolument indispensable de leur donner l'aiguillon de la nécessité.

C'est malheureusement une conclusion que nous pouvons étendre à l'ensemble des problèmes qui se posent à nous.

Je m'excuse d'être intervenu si longtemps. Je souhaite de ne pas avoir trop ennuyé ceux qui m'ont fait l'honneur de m'écouter. (*Applaudissements à gauche, au centre et à droite.*)

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

M. Vanrullen. Monsieur le ministre, je voudrais, à l'occasion de la discussion de votre budget, présenter, au nom du groupe socialiste, quelques observations générales.

Les commissaires socialistes ont, en commission des finances, voté l'article additionnel proposé par M. Pellenc, non pas certes — et notre collègue en sera sans doute le premier d'accord — qu'ils se fussent ralliés au point de vue habituellement soutenu par notre collègue dans ses attaques contre la Société nationale des chemins de fer français...

M. Pellenc. Le mot attaque est un peu déplacé, mon cher collègue. J'aurais préféré que vous disiez : dans ses observations.

M. Vanrullen. Dans ses observations, si vous voulez.

M. Pellenc. Moyennant cette rectification, je suis d'accord avec vous.

M. Vanrullen. ...dans ses observations concernant la Société nationale des chemins de fer français. Je suis tout à fait d'accord, mon cher collègue.

Les commissaires socialistes ont voté avec vous pour des motifs tirés en partie de la forme et en partie du fond.

En effet, déjà lors de la discussion des articles de la loi de finances du budget de 1952, notre ami M. Chazette avait exposé les inquiétudes que nous ressentions. Nous aurai-elles paru vaines, que votre décret approuvant l'avenant du 10 juillet à la convention du 31 août 1947 en ce qu'il a trait à la prise en charge d'une partie des dépenses de l'infrastructure, nous aurait évidemment déçus.

Engager des dépenses pour l'avenir, et non seulement pour l'année en cours, n'est-ce pas une prérogative réservée au législatif ? Si oui, votre décret ressemble à s'y méprendre à un décret-loi. Or, il me semble, à l'heure actuelle, que les décrets-lois sont anticonstitutionnels.

Je répète, monsieur le ministre, que cette observation ne vise que la forme et je voudrais préciser qu'un tel décret ne saurait constituer, à nos yeux, un précédent. Nous serons, soyez en assurés, plus vigilants encore pour dépister et combattre les petites dispositions d'aspect anodin glissées subrepticement dans les lois de finances.

Mais il existe également une raison de fond qui nous a fait adopter cette position, à la commission des finances. Nous avons voulu, avec la plus grande force, appeler votre attention sur le problème de la coordination des moyens de transport. Vous nous exposerez tout à l'heure, avec beaucoup de conviction, nous n'en doutons pas, que l'avenant en question constitue un début de réorganisation de la Société nationale des chemins de fer français et des transports et que vous la poursuivrez certainement dans l'avenir. Elle est d'ailleurs en cours depuis des années déjà, et l'on peut dire que par ses seuls moyens, la Société nationale des chemins de fer français a réalisé dans le même temps des économies de l'ordre de 60 milliards de francs ; le nombre des cheminots est passé de 482.000 à 422.000. Bref, si cette réorganisation interne n'est pas encore terminée, elle nous permet tout de même d'obtenir un certain nombre de milliards supplémentaires, en utilisant les moyens mis en œuvre jusqu'à présent. Je ne pense pas que ces moyens soient tellement nombreux.

Vous avez demandé, monsieur le ministre, un programme d'économies de 25 milliards, suivant un plan étalé jusqu'en 1956. Quelles en sont les modalités ? On a parlé de l'abandon du trafic voyageurs ou du trafic voyageurs et marchandises sur 6.000 kilomètres de voies. L'économie se chiffrerait, nous dit-on, à 4 milliards, chiffre qui paraît à certains particulièrement optimiste. En même temps, le Gouvernement se propose d'aggraver les impôts payés par la Société nationale des chemins de fer français — plus de 40 milliards en 1952 — de 5 milliards nouveaux, en vertu de ce que vous appelez la « valeur ajoutée », texte repris évidemment de la défunte réforme fiscale dans le projet gouvernemental des voies et moyens.

Comme votre politique vous interdit d'augmenter les tarifs pour récupérer ces 5 milliards que vous allez demander à la Société nationale des chemins de fer français, nous les retrouverons, sans doute, au budget de l'an prochain sous forme de subvention indispensable pour combler le déficit.

Ainsi donc, il y aurait 4 milliards d'économies, mais pour la Société nationale des chemins de fer français, 5 milliards de dépenses nouvelles, et encore, si nous voulions en discuter, y a-t-il 4 milliards d'économies ? Est-ce bien une mesure rentable, dans l'intérêt général, que de supprimer le trafic sur certaines lignes et ne serait-il pas plutôt indispensable de prévoir des aménagements et, par exemple, la substitution de services d'autorails plus nombreux à des trains complets qui circulent, nous en sommes d'accord, assez souvent à vide ou assez peu chargés ?

L'incidence de votre décision va-t-elle avoir des effets uniquement heureux ? A ce sujet, monsieur le ministre, nous pouvons bien rappeler que, si on s'élève périodiquement contre ces lignes dites déficitaires, il ne se trouve pas grand monde dans le pays pour protester contre le facteur des régions déshéritées qui, pourtant, lui aussi, coûte très cher au Trésor public. Il est bien certain que la lettre qu'il porte dans le hameau de montagne coûte au budget de l'Etat plus que les 15 francs de vignettes qui ont été apposées dessus et il ne vient à l'esprit de personne de contester le droit aux habitants de ces régions montagneuses écartées à être desservis par la poste, comme il semblerait logique de ne contester à personne, dans les régions les plus écartées du pays, le droit d'être desservi par des moyens de transport à un tarif raisonnable.

Vos prédécesseurs, monsieur le ministre, avaient une très haute conscience de la notion de service public ; c'est pourquoi sans doute notre pays est sillonné en tous sens de routes et de chemins de fer.

Certes, à l'heure actuelle, la situation a évolué, le développement de l'automobile a posé de nouveaux problèmes; mais permettez-moi de vous dire, en confiance, monsieur le ministre, que je ne suis pas conservateur et je pense, au contraire, qu'à cette situation nouvelle due à l'apparition et au développement d'un nouveau mode de transport, doit correspondre un équilibre nouveau où l'automobile a sa place. Ses caractéristiques la désignent pour compléter, pour enrichir les moyens de locomotion et de transport. Mais il faut tout de même dire que cet enrichissement ne peut intervenir dans l'état anarchique des transports que nous connaissons, mais qu'il doit plutôt être envisagé dans l'ensemble d'une coordination de tous les moyens de transports.

Pourquoi connaissons-nous cet état anarchique ? C'est essentiellement le fait — et je m'en excuse — du conservatisme. A côté du développement, pratiquement sans frein, des transports automobiles, publics et privés, des intérêts privés, les pouvoirs publics ont maintenu pour les chemins de fer les obligations auxquelles on les avait soumis au temps où ils bénéficiaient, en fait, d'un monopole, et qui avaient pour objet, d'une part, de protéger les usagers contre l'arbitraire des compagnies, et, d'autre part, de procurer à l'économie du pays un certain nombre de facilités fondamentales, qu'il était possible d'exiger des exploitants en raison de l'excellente rentabilité d'un équipement nouveau puissant, hors du champ d'application de la concurrence. Parce que le chemin de fer était un monopole de fait, les tarifs, élevés certes, permettaient l'équilibre du budget.

Les représentants des milieux industriels, agricoles, commerciaux, tenaient néanmoins fortement — et ils tiennent encore — aux solides garanties attachées au caractère de service public de ce mode de transport. Les entreprises routières, elles, se sont développées librement, conduisant leur exploitation au mieux de leurs intérêts — des intérêts privés. Nous sommes enfin arrivés à la situation actuelle, dans laquelle on demande au chemin de fer de satisfaire à la fois aux conditions suivantes: conserver les charges du service public, celles qu'il avait du temps du monopole, l'obligation de transport qui n'est pas imposée aux autres modes de transport, l'universalité, la publicité des tarifs; en deuxième lieu, de subir la concurrence des services routiers, publics ou privés, qui conduisent librement leur activité sans aucun sujétion de charges semblables et l'on demande enfin, au chemin de fer, de présenter en fin d'exercice un bilan financier équilibré. L'expérience montre qu'on ne peut satisfaire à la fois à ces trois conditions.

Le chemin de fer satisfait tant bien que mal aux deux premières conditions, et c'est pourquoi il existe ce qu'on appelle le déficit de la Société nationale des chemins de fer français, déficit que vous estimez à 30 milliards, mais qui sera en réalité — nous n'en doutons pas et nous en donnons acte bien volontiers à ceux de nos collègues qui nous approuvent en ce moment — beaucoup plus important et atteindra peut-être le double.

Nous appelons cela le déficit de la Société nationale des chemins de fer français, car il représente pour partie, si ce n'est pour la totalité, une somme que j'appellerai le péage du service public qui n'a évidemment jamais été calculée et qui ne pourrait être évaluée, puis être supprimée, sans doute, que par l'achèvement de la réorganisation de la Société nationale des chemins de fer français.

Vous voulez, monsieur le ministre, réduire le déficit de cette société nationalisée. Nous ne pouvons, nous les parlementaires, attachés au principe de l'équilibre budgétaire, d'une saine gestion des finances de l'Etat, que vous louer de telles dispositions.

J'ai indiqué tout à l'heure l'effort accompli par la Société nationale des chemins de fer français elle-même. Voici quelques autres résultats. Par rapport à 1929, on constate en 1952, année où le trafic est, dans l'ensemble, comparable, quelques améliorations qu'il importe, tout de même, de rappeler au moment où les critiques se donnent libre cours contre l'organisation de nos transports ferroviaires. Les parcours journaliers des locomotives à vapeur sont, par rapport à 1929, en augmentation de l'ordre de 30 p. 100. Pour les locomotives électriques, l'augmentation est de l'ordre de 116 p. 100. Le chargement moyen des wagons a augmenté de 56 p. 100. Les unités kilométriques, par heures d'agents réellement effectuées, sont en augmentation de 35 p. 100. La transformation de la traction-vapeur en traction électrique sur les grandes lignes, en Diesel, en autorail sur les lignes de moyen débit, de même que le développement et le perfectionnement des techniques de la vapeur, ont apporté une aide certaine à notre économie nationale. La Société nationale des chemins de fer français, en 1951, grâce à ces modifications techniques, a brûlé 6 millions de tonnes de charbon, alors que les réseaux en avaient consommé en 1929, le double, pour un trafic semblable. Le Trésor a en réalité évité, du fait de cette économie de charbon, une sortie de devises de l'ordre de 110 millions de dollars et tout s'est passé comme si le chemin de fer avait remis à la disposition de l'industrie un tonnage

presque équivalent à la moitié de la production de notre bassin de Lorraine. C'est là un résultat qui est appréciable. Voilà des économies qui n'ont pas été chiffrées, qui ne figurent pas dans les bilans de la Société nationale des chemins de fer français. Elles sont dues, bien entendu, à la ténacité, au travail et à l'intelligence des cheminots, du manœuvre au plus haut dirigeant, à la modernisation de l'outillage des installations d'exploitation.

Vous voulez poursuivre ces économies ? Alors accordez aux cheminots, aux agents qui ont permis d'aboutir à ce résultat, les parités qu'ils demandent avec les ouvriers et les employés d'établissements similaires. Obtenez, pour poursuivre les améliorations, de nouvelles électrifications. Bien sûr, nous nous réjouissons à l'annonce de l'électrification prochaine de la ligne Thionville-Valenciennes, et nous voudrions, d'ailleurs, dans l'intérêt de nos industries minières et métallurgiques du Nord et de l'Est, que ces lignes électrifiées puissent se prolonger jusqu'à nos ports de Dunkerque ou de Calais. Obtenez d'autres Diesels, d'autres autorails, d'autres triages modernes et vous permettrez alors à cette importante société nationale de réaliser de nouvelles économies.

Mais il faut aussi, monsieur le ministre, se souvenir que l'intérêt national doit toujours primer l'intérêt particulier. La méconnaissance de ce principe nous vaut aujourd'hui l'état anarchique des transports que nous connaissons.

Les transporteurs routiers de marchandises s'installent sur les relations rentables des chemins de fer, lui font une dure concurrence. Mais, de même que des entrepreneurs privés assureraient très volontiers la distribution du courrier dans Paris ou les échanges postaux entre Paris et la région du Nord — car il s'agirait alors d'entreprises susceptibles de procurer des bénéfices — mais négligeraient les régions déshéritées de notre pays, on autorise ces entreprises à pratiquer l'écrémage du trafic qui eût permis à la Société nationale des chemins de fer français de mieux équilibrer ses dépenses.

Ce n'est pas une concurrence qui paye, tout au moins si on s'en tient au point de vue de l'intérêt général. Nous souhaiterions la création, non pas d'une société nationale des chemins de fer, mais d'une société nationale de transports. Nous ne serons plus d'accord à ce moment-là avec les collègues dont nous avons adopté l'amendement, mais...

M. Pellienc. Cela dépend.

M. Vanrullen. Nous serions heureux de nous rencontrer alors, monsieur Pellienc, avec vous.

M. Pellienc. Si vous êtes plus raisonnables que pour la Société nationale des chemins de fer français, ce n'est pas impossible.

M. Vanrullen. Si nous sommes plus raisonnables ! Je pourrais vous retourner le léger reproche que vous m'adressiez tout à l'heure et vous dire que, peut-être, nous n'avons pas été tellement déraisonnables jusqu'à présent. Je comprends très bien que vous ne puissiez partager nos aspirations, mais, sur le plan général de l'organisation des transports, qui empêcherait la concurrence que je vous signalais tout à l'heure, concurrence néfaste pour l'économie bien comprise du pays, la coordination, en laissant à chaque technique de transport la place à laquelle elle a droit, permettrait de voir le fer, la route, l'eau, se compléter au lieu de se combattre, de se faire la guerre. Or, cette guerre et cette concurrence, c'est en définitive le consommateur et le contribuable qui en font les frais.

Je crains, monsieur le ministre, que vous n'ayez pas encore de plan d'organisation d'ensemble pour nos transports. Vous avez indiqué à mon ami Le Sénéchal, qui représente à l'Assemblée nationale le même département que moi-même, en réponse à une question qu'il vous posait à l'occasion du budget, que vous aviez élaboré un projet de loi dont le dispositif vous permettrait d'exécuter des travaux d'approfondissement des canaux, d'élévation du plan d'eau, de manière à faire circuler, sans transformation profonde, des péniches d'un tonnage supérieur de 80 tonnes à celui actuellement utilisé; les péniches flamandes pourraient emprunter les canaux se dirigeant de Paris vers l'Est.

Vos services envisagent aussi de percer un tunnel sous le Mont-Blanc. Bien sûr, ce sont là des dépenses qui pourront présenter un intérêt considérable, mais, si gouverner c'est prévoir, c'est aussi, dans des circonstances difficiles comme celles que nous connaissons, choisir. Quand les crédits sont insuffisants, on pare au plus pressé, on évite les doubles emplois, on repousse le superflu.

Tout à l'heure, notre collègue et ami M. Pinton nous disait que, adoptant la méthode cartésienne, vous aviez abordé les difficultés en commençant par les plus simples; en commen-

cant par résoudre les problèmes qui ne présentaient pas de difficultés majeures. Nous pensons au contraire, nous, qu'il faut avoir un plan d'ensemble et savoir choisir ce qui est le plus immédiatement indispensable. Dépenser plusieurs milliards pour effectuer des travaux comme il est question de le faire sur la liaison entre Paris et l'Est, pour approfondir les canaux de 20 centimètres, élever le plan d'eau d'autant, alors que le trafic journalier moyen est d'environ 3.000 tonnes, ne paraît pas rationnel. On va aboutir dans ce domaine à une augmentation maximum de l'ordre de 1.000 tonnes, c'est-à-dire sensiblement le tonnage d'un train de marchandises.

Il paraît, au contraire, beaucoup plus rationnel, de consacrer les ressources dont vous pourrez sans doute disposer grâce au fonds d'investissement, prévu pour les voies d'eau comme il a été créé pour la route, aux liaisons où le trafic est beaucoup plus important et beaucoup plus indispensable pour l'économie nationale, comme le trafic entre la région du Nord et Paris par exemple. Là, ce n'est plus sur un trafic journalier de l'ordre de 3.000 tonnes, mais sur un trafic de 15.000 tonnes que vous avez à porter vos efforts. Si vous pouvez adapter ces canaux de la région du Nord aux péniches de 600 tonnes, ce sera alors une bonne politique.

Dois-je vous signaler, monsieur le ministre, que non seulement nous sommes loins d'avoir atteint ce résultat, mais que, au contraire, même dans ces régions de grande industrialisation, de fort trafic, nos canaux ont été conçus pour des péniches tirées à bras d'hommes ou tirées lentement par des chevaux. Or, y circulent des automoteurs et des péniches tractées, d'où détérioration considérable des berges; les crédits employés pour approfondir ces canaux, augmenter le gabarit, seraient évidemment rentables.

Ce réseau de voies navigables a eu à souffrir du manque de crédits entre les deux guerres, ce qui n'a pas permis de le mettre en état de résister aux conditions nouvelles d'exploitation. Nos routes, au contraire, grâce tout au moins en certaine période à des crédits raisonnables, ont pu passer pendant un certain nombre d'années pour les meilleures d'Europe.

On peut grâce au fonds d'investissement routier, prévoir des améliorations substantielles et qui doivent, bien entendu, être poursuivies. Cependant il nous semble — ainsi que le signalait tout à l'heure M. le rapporteur — que de légères améliorations permettraient d'obtenir une augmentation sensible du débit de ces routes. Sur des itinéraires comme ceux de Paris vers le Nord, la simple adjonction à la route de pistes cyclables — en évitant de remettre sur la même chaussée des automobilistes et des cyclistes dont, bien entendu, les moyennes horaires sont très différentes — permettrait l'accélération du trafic, comme l'augmentation de la vitesse pour les automobiles, donc un meilleur rendement routier.

Monsieur le ministre, je m'excuse d'avoir été aussi long dans mes explications, mais au terme de celles-ci, que j'estime au contraire fragmentaires, je voudrais souligner une fois de plus notre crainte, j'allais dire notre angoisse, devant l'anarchie constatée dans l'organisation de nos transports. Je voudrais aussi vous faire part de notre désir de voir venir en discussion, au cours du premier semestre 1953 au plus tard, un projet de loi portant une véritable organisation de tous les moyens et de tous les modes de transports.

Je veux vous assurer enfin qu'en toute occasion, nous défendons l'intérêt général, restant ainsi dans la tradition de cette assemblée de réflexion, dont nous espérons que les avis seront écoutés parce que conformes à l'intérêt du pays. (*Applaudissements à gauche et sur quelques bancs au centre.*)

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

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion des articles du projet de loi.

(*Le Conseil décide de passer à la discussion des articles.*)

M. le président. Je donne lecture de l'article 1^{er} :

« Art. 1^{er}. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre du budget des travaux publics, des transports et du tourisme, pour l'exercice 1953, des crédits s'élevant à la somme globale de 175.160.697.000 francs.

« Ces crédits s'appliquent :

« A concurrence de 58.710.496.000 francs, au titre III : moyens des services, conformément à la répartition par service et par chapitre qui en est donnée à l'état A annexé à la présente loi ;

« Et à concurrence de 116.450.201.000 francs, au titre IV : interventions publiques, conformément à la répartition par ser-

vice et par chapitre, qui en est donnée à l'état B annexé à la présente loi. »

L'article 1^{er} est réservé jusqu'au vote des états A et B annexés.

Je donne lecture de l'état A :

Travaux publics, transports et tourisme.

I. — TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

Première partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.

« Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales, 281.056.000 francs. »

Par amendement (n° 10), M. Dutoit et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Chaintron. Notre collègue est absent pendant quelques instants et il m'a chargé de vous demander de réserver ce chapitre.

M. le président. Ce n'est pas dans les usages et c'est un précédent qui peut nous mener loin. Nous pouvons cependant réserver le chapitre, par courtoisie. (*Assentiment.*)

Le chapitre 31-01 est réservé.

« Chap. 31-02. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses, 34.481.000 francs. »

Personne ne demande la parole sur ce chapitre ?

Je le mets aux voix.

(*Le chapitre 31-02 est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-11. Ponts et chaussées. — Rémunérations principales, 3.700.740.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-12. — Ponts et chaussées. — Indemnités et allocations diverses, 290.139.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-13. — Ponts et chaussées. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux. — Rémunérations principales, 12.297.070.000 francs. »

Par amendement (n° 1) MM. Vanrullen, Soldani et les membres du groupe socialiste proposent de réduire le crédit inscrit à ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Vanrullen.

M. Vanrullen. Au nom du groupe socialiste, j'ai présenté un amendement tendant à réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs pour appeler l'attention du Gouvernement sur la nécessité d'examiner avec le maximum de bienveillance la situation des agents de travaux et des conducteurs de chantiers des ponts et chaussées.

Comme on l'a souligné tout à l'heure et comme y faisait allusion M. le rapporteur, ces catégories d'agents sont placées dans le cadre des agents sédentaires. Or, il est incontestable que, si à certaines époques on a pu ironiser sur la sueur du cantonnier, les méthodes d'exploitation actuelles dans les ponts et chaussées font que le travail par équipe y sévit. Si pendant les hostilités et pendant l'occupation on avait classé les agents de travaux dans la catégorie des travailleurs de force, c'est tout de même qu'on reconnaissait qu'ils avaient à effectuer un travail assez pénible. Ce travail, qui doit être poursuivi quel que soit le temps, quelles que soient les intempéries, justifie, nous en sommes convaincus, le classement de ces agents dans la catégorie B.

Nous serions heureux d'entendre M. le ministre nous donner l'assurance qu'il ne perd pas de vue cette revendication des travailleurs que nous considérons comme parfaitement justifiée.

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

M. le rapporteur. L'amendement déposé par M. Vanrullen rejoint la pensée de la commission des finances, pensée que j'ai traduite dans le rapport présenté au Conseil de la République. Par conséquent, au nom de la commission des finances, j'accepte volontiers l'amendement.

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

M. André Morice, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je partage le sentiment de M. Vanrullen en ce qui concerne la considération à apporter aux agents de travaux et aux conducteurs de chantiers qui ont présentement des

recrutements différents et qui ont aussi des missions plus importantes.

J'ai eu plusieurs fois l'occasion de discuter avec les représentants de ces catégories de travailleurs, et notamment d'examiner avec eux les problèmes portant sur l'indemnité de déplacement, les primes de rendement, les indemnités pour travaux spéciaux et le classement dans les emplois de la catégorie B.

Je dois dire que, sur un certain nombre de points, nous nous efforcerons de donner satisfaction à ces travailleurs. En ce qui concerne le classement dans les emplois de la catégorie B, je suis bien obligé d'informer cette Assemblée que l'incidence financière en serait très importante et que je dois sur ce point engager des discussions avec le département du budget, avant de pouvoir prendre une décision.

Si l'amendement de M. Vanrullen est présenté seulement pour appeler l'attention bienveillante du Gouvernement sur les besoins de ces catégories de travailleurs je suis tout disposé à l'accepter.

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

M. Vanrullen. Compte tenu des explications de M. le ministre, j'accepte de retirer mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 31-13 ?

Je le mets aux voix, au chiffre de la commission.

(Le chapitre 31-13, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. Nous revenons maintenant au chapitre 31-01 qui avait été réservé.

Par amendement (n° 10), MM. Dutoit, Dupic et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Dupic, pour soutenir cet amendement.

M. Dupic. Je vous remercie, monsieur le président, d'avoir bien voulu réserver ce chapitre.

Cette réduction indicative est proposée pour protester contre l'insuffisance des crédits du fonds spécial de la caisse autonome mutuelle de retraite des agents des chemins de fer et des tramways.

A plusieurs reprises, l'attention des pouvoirs publics fut attirée sur la situation douloureuse de ces agents dont les retraites sont manifestement insuffisantes et qui n'ont pas connu jusque là le bénéfice de la péréquation.

Il y a actuellement des agents qui ne reçoivent que 40.800 francs par trimestre. Devant la grande indigence de ces retraités, nous proposons au Conseil de la République de voter notre amendement, afin de mettre un terme à une injustice qui n'a que trop duré.

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

M. le rapporteur. Là encore, l'amendement de M. Dutoit rejoint le point de vue exprimé par la commission des finances, mais je voudrais me permettre d'ajouter une observation.

Monsieur le ministre, je m'étonne que le conseil d'Etat ait, même par voie d'avis, déclaré inapplicable une loi. En cette matière, le Parlement est souverain. J'observe que le Gouvernement n'a soulevé aucune objection au moment du vote du texte qui est résulté de nos délibérations. Une loi votée doit être appliquée. Je demande donc à M. le ministre des travaux publics, qui est certainement sensible à la détresse des retraités et des petits cheminots, de hâter la solution de cette affaire.

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

M. le ministre. La haute assemblée en question ne s'est pas prononcée d'une façon aussi catégorique et n'a pas dit que cette loi était inapplicable. Elle ne se serait d'ailleurs certainement pas permis de le faire. Il a été simplement indiqué que l'application de la loi risquant d'entraîner un certain nombre de difficultés, celle-ci devrait être complétée.

Sur le fond du problème lui-même, je voudrais, car c'est cela, je crois, qui répond à l'amendement présenté par M. Dutoit, dire notre volonté de résoudre cette question avant tout profondément humaine. Les deux Assemblées sont intervenues, tour à tour, pour demander, depuis un certain nombre d'années, que la situation des traminois soit réglée. J'ai moi-même poursuivi, depuis plusieurs mois déjà, avec les ministères intéressés, en particulier avec celui des finances, des discussions pour trouver une solution.

Si nous nous en tenons à l'application de la loi de 1950, qui entraîne un certain nombre de difficultés, nous ferons supporter

à la sécurité sociale une charge extrêmement importante que nous avons chiffrée.

D'un autre côté, j'ai voulu également faire chiffrer ce que coûterait l'application de la mesure spécialement réservée aux petits traminois: il s'agirait d'une dépense de l'ordre d'un milliard. J'ai eu l'occasion de m'entretenir, il y a quelques jours, avec M. le président du conseil, ministre des finances, et M. le secrétaire d'Etat au budget, de ce problème. Nous avons décidé de tenir, dans le courant de la semaine prochaine, une conférence interministérielle avec M. le ministre du travail, pour qu'enfin une solution intervienne.

J'ai déjà fait cette déclaration devant l'Assemblée nationale; je la refais ici, car je sais que ce problème intéresse tous les groupes du Sénat.

J'espère arriver, à très brève échéance, à ce que ce problème humain, qui est évidemment celui qui nous touche le plus, dans un domaine où les hommes sont très malheureux, soit réglé au plus tôt.

M. Abel-Durand. Je demande la parole.

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

M. Abel-Durand. Je voudrais simplement rappeler, étant intervenu dans la discussion de cette loi, que j'ai fait remarquer qu'elle était matériellement inapplicable. Le Gouvernement était de cet avis, mais son avis n'a pas été suivi.

M. le ministre. C'est exact.

M. Pinton. Je demande la parole.

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

M. Pinton. Je suis très heureux d'entendre M. le ministre dissocier enfin deux choses qu'on n'aurait jamais dû mettre ensemble.

Il y a, d'une part, la péréquation des retraites des petits cheminots que les pouvoirs concédants ou les réseaux s'efforcent d'appliquer avec les moyens du bord, nécessairement limités. La commission des moyens de communication a toujours souhaité cette péréquation, même quand elle avait proposé le rejet de la loi de 1950.

Il y a, d'autre part, le rapt, pour ne pas employer le terme qui convient, d'un certain nombre de cotisants au régime général de la sécurité sociale, afin d'apporter des recettes, provisoirement, sans dépenses correspondantes, à la caisse autonome.

C'est la première fois que, officiellement, si j'ose dire, un représentant du Gouvernement vient distinguer ces deux questions et préciser ce que, pour notre part, nous n'avons jamais cessé de répéter. La péréquation des traminois est indispensable, mais il faut la réaliser avec des moyens bien déterminés et sans aller chercher, par un artifice, au sein de la sécurité sociale, pour en augmenter le déficit, des cotisants qu'on amènerait ici.

Je vous remercie, monsieur le ministre, de cette précision. J'espère ainsi qu'enfin nous sortirons du stade des propositions.

M. le président. L'amendement est-il accepté par la commission ?

M. le rapporteur. Oui, monsieur le président.

M. le président. Et par le Gouvernement ?

M. le ministre. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement accepté par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole sur le chapitre 31-01 ?

Je le mets aux voix, avec le chiffre de 281.055.000 francs, résultant du vote de l'amendement de M. Dutoit.

(Le chapitre 31-01, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-14. — Ponts et chaussées. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux. — Indemnités et allocations diverses, 693.815.000 francs. »

Par amendement (n° 2), M. Vanrullen et les membres du groupe socialiste proposent de réduire le crédit inscrit à ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Vanrullen.

M. Vanrullen. Au nom du groupe socialiste, je propose une réduction indicative de mille francs sur ce chapitre pour protester contre le paiement d'indemnités ridicules pour travaux spéciaux, goudronnage, etc. L'indemnité moyenne est de 20 à 25 francs par jour; certains départements même n'accordent, paraît-il, que 13 francs.

En outre, tous les fonctionnaires des ponts et chaussées perçoivent des primes de rendement, depuis l'agent de bureau jusqu'à l'inspecteur général. Seuls, les agents de travaux et les conducteurs de chantiers, qui, pourtant, participent un peu aux travaux, n'en bénéficient pas. Pourquoi cette différence de traitement? On me dira, je le sais bien, que les agents de travaux et conducteurs de chantiers peuvent bénéficier de gratifications dont le montant global est fixé, par le budget, à 82 millions pour toute la France, pour environ 42.000 agents.

Je demande cependant à M. le ministre d'accepter de remplacer ces gratifications par des primes de rendement, auxquelles les agents de travaux et conducteurs de chantiers pensent avoir le même droit que les agents de bureau ou les inspecteurs des ponts et chaussées.

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

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement.

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

M. le ministre. Je répondrai à M. Vanrullen que le taux des indemnités pour travaux spéciaux est minime et variable, d'ailleurs, selon les départements. Je reconnais volontiers que ces indemnités n'ont pas été revalorisées depuis 1949. J'ai demandé des crédits supplémentaires pour les modifier, je n'ai pu encore les obtenir. Je déclare tout de même que c'est une situation qui mérite au plus haut point d'être améliorée dès que nous le pourrons.

En ce qui concerne les gratifications, car le terme est plus propre que celui de primes de rendement, les intéressés demandent le bénéfice de la prime de rendement, par extension du décret du 3 janvier 1952, pris en faveur des fonctionnaires des ponts et chaussées.

Cette question se trouve liée avec la mise en vigueur du futur statut du personnel en cause et des textes d'application actuellement étudiés par la commission spéciale comprenant les représentants des organisations syndicales. A l'heure actuelle, les intéressés perçoivent en fin d'année des gratifications, dont le montant ne peut excéder le douzième du traitement annuel; en 1952, le crédit global correspondant représente environ 0,65 p. 100 de l'ensemble des traitements.

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

M. le ministre. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse du Conseil.

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

Je mets aux voix l'amendement accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

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

Je mets aux voix le chapitre 31-14 avec le chiffre de 693 millions 814.000 francs, résultant du vote de l'amendement de M. Vanrullen.

(Le chapitre 31-14, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-15. — Ponts et chaussées. — Ouvriers permanents des parcs et ateliers. — Salaires et accessoires de salaires, 1.576.430.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-16. — Ponts et chaussées. — Ouvriers titulaires des départements d'outre-mer. — Rémunérations principales, indemnités et allocations diverses, 64.956.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-17. — Services annexes. — Rémunérations principales, 27.657.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-18. — Services annexes. — Indemnités et allocations diverses, 8.280.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-31. — Ports maritimes, établissements de signalisation maritime, voies navigables. — Rémunérations principales, indemnités et allocations diverses, 836.602.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-41. — Chemins de fer et transports. — Personnel de contrôle. — Rémunérations principales, indemnités et allocations diverses, 74.508.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-42. — Chemins de fer et transports. — Organismes centraux et comités techniques départementaux des transports. — Rémunérations principales, indemnités et allocations diverses. » — *(Mémoire.)*

« Chap. 31-51. — Institut géographique national. — Rémunérations principales, 609.050.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-52. — Institut géographique national. — Indemnités et allocations diverses, 8.314.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 31-53. — Institut géographique national. — Personnel ouvrier. — Salaires et accessoires de salaires, 393 millions 772.000 francs. »

Par amendement (n° 6), M. Bertaud propose de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Bertaud.

M. Bertaud. Cet amendement, mes chers collègues, a été déposé pour attirer l'attention de M. le ministre des travaux publics sur la situation du personnel ouvrier de l'institut géographique national. Ce personnel, dont les salaires sont basés, d'après les dispositions de l'article 4 de son statut, sur ceux des instituteurs graphiques de la région parisienne, a un bordereau décomposé comme suit: un salaire de base nettement en dessous de celui de l'ouvrier professionnel appartenant à chacune des catégories auxquelles sont affectés les agents de l'institut géographique national et une plus-value, dite prime de rendement, évaluée à 16 p. 100, cette prime de rendement n'étant, en fait, qu'un supplément pour parfaire le salaire de début actuellement pratiqué dans l'industrie privée.

L'amélioration demandée, monsieur le ministre, réside donc dans l'incorporation de ces 16 p. 100 au salaire fixe de base et la possibilité d'assurer ensuite, le cas échéant, l'attribution de véritables primes de production.

Le bien-fondé de ces desiderata — je ne veux pas employer le terme de revendication qui pourrait être considéré comme péjoratif — est justifié par la nature et la qualité des travaux assurés par le personnel qualifié de l'institut géographique national et aussi par le fait que ce personnel ne bénéficie pas, comme tous les autres fonctionnaires, de tous les avantages attachés à la fonction publique.

Ces desiderata ont été portés à la connaissance de M. le ministre en temps utile et ils ont, d'ailleurs, été considérés comme parfaitement normaux par M. le directeur de l'institut géographique national, qui sait apprécier les services rendus par le personnel.

Je serais heureux, monsieur le ministre, que vous nous donniez quelques assurances sur vos intentions pour donner tous apaisements à un personnel qui me paraît mériter qu'on lui porte intérêt.

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

M. le rapporteur. La commission sera très heureuse d'entendre la réponse de M. le ministre, car, sur la question, elle n'a pas eu à se prononcer.

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

M. le ministre. La demande de M. Bertaud doit viser à attribuer aux ouvriers une prime de productivité; actuellement, ils bénéficient d'une prime de rendement qui, en réalité, est un supplément de salaire uniforme incorporé dans le salaire.

Je ne peux pas dire à M. le sénateur Bertaud que sa demande soit excessive, car une telle attribution de primes de productivité me semble, en effet, désirable pour un personnel de cette qualité. Mais je ne peux pas non plus ne pas faire remarquer à cette assemblée qu'il ne saurait s'agir là d'une mesure générale pour tous les ouvriers des établissements de l'Etat. En ce qui concerne ce cas particulier, avec les réserves que je viens d'indiquer, je m'efforcerai, quant à moi, dès que les moyens me seront donnés, d'y faire droit.

M. le président. Monsieur Bertaud, maintenez-vous votre amendement?

M. Bertaud. Les explications données par M. le ministre me laissent supposer qu'il se penchera avec bienveillance sur ce problème que je viens de présenter.

Je compte sur lui pour donner satisfaction à ce personnel et je retire mon amendement. *(Applaudissements.)*

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le chapitre 31-53, avec le chiffre de la commission.

(Le chapitre 31-53 est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-61. — Direction générale du tourisme. — Rémunérations principales, indemnités et allocations diverses, 31.892.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 31-91. — Indemnités résidentielles, 3.354 millions de francs. » — (Adopté.)

2^e partie. — Personnel en retraite. — Pensions et allocations.

« Chap. 32-91. — Pensions et retraites. — Prestations et versements de l'Etat, 60.535.000 francs. »

Par amendement (n^o 5), MM. Soldani, Roux et les membres du groupe socialiste proposent de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

M. Soldani. Je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 32-91, avec le chiffre de la commission.

(Le chapitre 32-91 est adopté.)

3^e partie. — Personnel en activité et en retraite. Charges sociales.

M. le président. « Chap. 33-91. — Prestations et versements obligatoires, 6.500 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 33-92. — Prestations et versements facultatifs, 40 millions 373.000 francs. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Il s'agit là de crédits qui portent sur des rationnaires de cantine et sur des colonies de vacances. Je demande à cette assemblée, dans une période difficile pour tous les personnels des ministères, de vouloir bien les rétablir.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur. Au début de la séance, j'ai rappelé en fin de mon exposé que le Conseil de la République s'était prononcé favorablement sur le maintien de la totalité des crédits prévus pour les subventions des cantines et des colonies de vacances.

Par conséquent, vous avez satisfaction, monsieur le ministre. Le Conseil de la République a déjà pris position en ce qui concerne les budgets qui ont été antérieurement examinés; il en est de même pour celui-ci.

La commission des finances vous propose donc, mesdames, messieurs, de rétablir pour le chapitre 33-92 le crédit de 44 millions 913.000 francs demandé par le Gouvernement.

M. le ministre. Je vous remercie.

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

Je mets aux voix le chapitre 33-92 avec le nouveau chiffre de 44.913.000 francs.

(Le chapitre 33-92, avec ce chiffre, est adopté.)

4^e partie. — Matériel et fonctionnement des services.

M. le président. « Chap. 34-01. — Administration centrale. — Matériel et remboursement de frais, 45.498.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-11. — Ponts et chaussées. — Matériel de bureau, 360.074.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-12. — Ponts et chaussées. — Remboursement de frais, 437.889.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-13. — Ponts et chaussées. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux. — Remboursement de frais, 684.398.000 francs. »

Par amendement (n^o 3) M. Vanrullen et les membres du groupe socialiste proposent de réduire le crédit inscrit à ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Vanrullen.

M. Vanrullen. J'ai présenté, au nom du groupe socialiste, un amendement tendant à réduire de 1.000 francs le crédit de ce chapitre à titre indicatif pour protester contre le non-paiement

aux agents de travaux et aux conducteurs de chantiers des ponts et chaussées des mêmes indemnités de remboursement de frais qui sont accordées aux autres fonctionnaires.

Je vais vous donner un exemple. Il est accordé aux agents de travaux et conducteurs de chantiers des ponts et chaussées 391 francs pour une mission comprenant le déjeuner, le dîner et le coucher alors que pour cette même mission 890 francs sont alloués aux autres fonctionnaires d'une situation équivalente.

Je pense qu'il n'est pas besoin d'insister longuement sur cette inégalité et que M. le ministre voudra bien accepter d'aligner les indemnités accordées aux agents de travaux et aux conducteurs de chantiers. S'il ne peut pas obtenir l'augmentation de ces crédits, il en sera quitte pour diminuer le nombre des déplacements !

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

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement.

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

M. le ministre. J'accepte bien volontiers la suggestion présentée par M. le sénateur Vanrullen. Je me trouve d'ailleurs précisément dans cette situation où, ayant le désir d'appliquer une augmentation des indemnités de déplacement, je crains bien de ne pas trouver dans le budget les crédits nécessaires.

Je serai donc amené à étudier sous quelle forme il pourra être donné suite à cette demande.

M. Dupic. Je demande la parole.

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

M. Dupic. J'ai demandé la parole pour soutenir l'amendement de M. Vanrullen. J'ajoute que les employés cités dans ce texte se disposent à manifester dans quelque temps en refusant d'exécuter le désenclavement en haute montagne.

M. le ministre dit qu'il ne dispose pas de crédits suffisants ? Peut-être pourrait-il demander au conseil des ministres qu'on alimente suffisamment son budget afin qu'il n'ait pas à connaître de difficultés en ce qui concerne ce personnel si injustement frappé, par rapport aux employés des autres délégations départementales.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Je puis dire, en réponse à cette nouvelle intervention, et en présence de M. le secrétaire d'Etat au budget, que nous étudions, présentement, sur le plan gouvernemental, l'application de l'ensemble de ces mesures à tous les agents.

M. le président. Après les explications du Gouvernement, l'amendement est-il maintenu ?

M. Vanrullen. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Vanrullen, accepté par la commission.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 34-13 ?...

Je le mets aux voix au chiffre de 684.397.000 francs, résultant de l'adoption de l'amendement de M. Vanrullen.

(Le chapitre 34-13, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. « Chap. 34-14. — Services annexes. — Matériel et remboursement de frais, 38.547.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-31. — Ports maritimes. — Etablissements de signalisation maritime. — Voies navigables. — Remboursement de frais, 89.439.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-41. — Chemins de fer et transports. — Matériel et remboursement de frais, 7.159.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-51. — Institut géographique national. — Remboursement de frais, 108.813.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-52. — Institut géographique national. — Matériel, 221.350.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-61. — Direction générale du tourisme. — Matériel et remboursement de frais, 700.100.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-91. — Loyers des bureaux et indemnités de réquisition, 27.061.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-92. — Achat et entretien de matériel automobile, 168.500.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-93. — Remboursements à diverses administrations, 167 millions de francs. »

La parole est à M. le ministre.

M. le ministre. Je demande à l'assemblée de vouloir bien reprendre le chiffre du Gouvernement. Il y a eu une erreur à l'Assemblée nationale; 40 millions de frais téléphoniques devaient être reportés sur un autre chapitre; cela n'a pas été fait. Pour pouvoir régler cette dette, je demande au Conseil de bien vouloir rétablir, pour le chapitre 34-93, le crédit initialement demandé par le Gouvernement, c'est-à-dire 207 millions de francs.

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

M. le rapporteur. La commission est d'accord.

M. le président. Je mets donc aux voix le chapitre 34-93 au nouveau chiffre de 207 millions, chiffre initial du Gouvernement, accepté par la commission.

(Le chapitre 34-93, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président.

5^e partie. — Travaux d'entretien.

« Chap. 35-21. — Routes et ponts. — Entretien et réparations, 17.215.883.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 35-31. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations, 3.739.976.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 35-32. — Ports maritimes. — Entretien et réparations, 2.507.985.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 35-33. — Etablissements de signalisation maritime. — Fonctionnement, entretien et réparations, 965 millions de francs. » — (Adopté.)

6^e partie. — Subventions de fonctionnement.

« Chap. 36-21. — Routes. — Remboursement de frais à l'Union nationale des associations de tourisme, 176.800.000 francs. »

Par amendement (n^o 4), M. Vanrullen et les membres du groupe socialiste proposent de réduire le crédit inscrit à ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Vanrullen.

M. Vanrullen. J'ai demandé ici encore une réduction indicative de 1.000 francs.

Je constate, en effet, que sous cette rubrique figure le remboursement des frais à l'Union nationale des associations de tourisme. Il s'agit en réalité de payer les examinateurs qui font passer le permis de conduire. Or, il nous semblait, monsieur le ministre, que le contrat passé entre l'Etat et l'Union nationale des associations de tourisme avait été dénoncé par vous ou par vos prédécesseurs.

En tout cas, le système qui a consisté pour l'Etat à déléguer le droit de faire subir un examen, avec toutes les conséquences que cela peut entraîner nous paraît assez anormal.

En effet, vous arrivez à cette situation que les examens du permis de conduire échappent totalement à l'appréciation de l'administration. Je sais bien qu'on a nommé, il y a d'ailleurs très peu de temps, un inspecteur des ponts et chaussées pour superviser les examinateurs; mais cette mesure est intervenue il y a moins de deux ans, alors que le système fonctionne depuis de très nombreuses années.

Le préfet entérine les décisions d'un examinateur qui est choisi en dehors de toute préoccupation de compétence, si bien qu'on voit des examinateurs podagres faire passer les examens du permis de conduire quand cela leur fait plaisir, le jour qu'ils veulent, et en convoquant qui leur plaît. (Mouvements.)

Je n'exagère rien, monsieur le ministre, et je pourrais vous donner des exemples très précis dans mon département où les examens du permis de conduire ont été remis à une date ultérieure, parce que l'examineur devait aller à la chasse. (Sourires.)

Il est inadmissible de tolérer de semblables agissements, que l'on comprend moins encore au moment où la politique du Gouvernement, politique sage, exige une sécurité plus grande dans le domaine de la circulation, au moment où l'on parle

aussi de faire subir plusieurs examens pour le permis de conduire, où l'on retire ce permis de conduire pour des infractions qui ne sont pas toujours bien graves. Il est absolument anormal que vous confériez à vos préfets le droit de retirer à un chauffeur son permis de conduire alors que ces préfets n'ont aucun pouvoir d'appréciation pour la délivrance du même permis.

Je pense qu'il est beaucoup plus raisonnable de revenir au système antérieur où les ingénieurs délivraient lesdits permis sans que le système coûte d'ailleurs plus cher, car vous faites à l'Union nationale des associations de tourisme un cadeau de 176 millions de francs qui pourraient être utilisés pour la rémunération de vos examinateurs officiels.

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

M. le rapporteur. Il est assez difficile à la commission de se prononcer sur cet amendement, étant donné qu'elle n'a pas eu à discuter la question. Par conséquent, elle s'en remet à la sagesse du conseil de la République.

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

M. le ministre. C'est un problème important: il s'agit de fonctionnariser tout un service chargé de faire passer les permis de conduire.

Voici déjà quelques semaines, j'ai reçu des représentants syndicaux venant me prier de réaliser cette réforme. J'ai demandé à l'étudier. L'étude est en cours, mais nous n'avons pas dénoncé le contrat qui nous lie à l'Union nationale des associations de tourisme. Nous avons, certes, la possibilité de le faire, mais nous ne l'avons pas fait car, d'une façon générale, cet organisme nous donne satisfaction.

Si des exemples comme ceux indiqués par M. le sénateur Vanrullen se produisaient trop souvent, je demanderais qu'on voulût bien me les signaler, car ils seraient de nature à éclairer singulièrement le dossier que nous constituons actuellement. Mais, de façon générale, nous n'avons pas enregistré de plaintes sérieuses sur la façon dont se déroulent les examens relatifs aux permis de conduire.

Je demande donc à l'Assemblée de me laisser poursuivre cette étude. Mais, honnêtement, je dois dire tout de suite que nous tendons vers le maintien du contrat à l'Union nationale des associations de tourisme.

M. Vanrullen. Je demande la parole pour répondre à M. le ministre.

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

M. Vanrullen. Je sais bien qu'on impressionne toujours cette Assemblée quand on s'élève contre la fonctionnarisation de certains services, mais quand il s'agit de services chargés d'examen, c'est un peu spécial. Il ne viendrait à l'esprit de personne, dans cette Assemblée, de demander que l'examen du baccalauréat ou du brevet élémentaire fût confié à des gens qui seraient désignés par une association de parents, par exemple...

Mme Crémieux. Nous y allons tout droit! (Exclamations.)

M. Vanrullen. Nous y allons peut-être. J'espère, ma chère collègue, qu'alors vous vous trouverez à nos côtés pour vous élever contre cette façon d'agir.

Mme Crémieux. Sans aucun doute!

M. Vanrullen. Il paraît tout de même assez normal que l'Etat délègue une partie de ses prérogatives. C'est pourquoi je demande à l'Assemblée d'inviter le Gouvernement à dénoncer ce contrat. Je croyais d'ailleurs — et je m'excuse si mon souvenir est inexact — que cela avait été fait au début de l'année et qu'on pouvait, par conséquent, sans inconvénient, résilier le contrat en 1952 et reprendre le service des examens avec un personnel hautement qualifié plutôt qu'avec des examinateurs fantaisistes.

M. Durieux. Je demande la parole.

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

M. Durieux. A l'occasion de la discussion de ce chapitre, je voudrais, en accord avec mes collègues du groupe socialiste et avec M. Lemaire, demander à M. le ministre de vouloir bien nous éclairer sur une question qui, pour les paysans, a une très grande importance: il s'agit de la réglementation relative à la conduite des tracteurs agricoles.

Nous nous sommes intéressés à cette question depuis juillet 1951; ce n'est pas d'hier. Je vous ferai grâce, monsieur le

ministre, de toutes les considérations contenues dans la correspondance que j'ai échangée avec votre honorable prédécesseur.

En résumé, les caractéristiques des tracteurs agricoles actuels dont la vitesse est susceptible de dépasser 20 kilomètres à l'heure, font que, dans la quasi totalité des cas, le conducteur doit posséder le permis poids lourds. Vous savez que ce permis est difficile à obtenir, qu'il comporte un examen médical sévère, tout à fait normal pour les transports routiers rapides, mais vraiment excessif pour la conduite de tracteurs agricoles roulant à 25 kilomètres à l'heure.

J'avais exposé cela à M. le ministre des travaux publics et je m'étais permis de lui suggérer deux solutions : en premier lieu, un relèvement de 30 kilomètres-heure de la vitesse des tracteurs au-dessus de laquelle le permis poids lourds serait nécessaire, et, en second lieu, l'institution d'un permis spécial pour la conduite des tracteurs agricoles.

Par lettre du 31 août 1951, M. Antoine Pinay — puisque c'est avec lui que j'avais l'honneur de m'entretenir de ces questions — avait bien voulu me faire connaître qu'il avait opté pour le permis spécial tracteur qui serait institué dans le cadre de la révision en cours du code de la route.

Entre temps, j'ai, à plusieurs reprises, réclamé la décision et notamment le 11 décembre 1951.

Le 7 janvier 1952, M. Pinay me précisait : « Comme je vous le signalais dans ma lettre du 31 août 1951, l'institution d'un permis spécial pour la conduite des tracteurs agricoles est actuellement à l'étude dans le cadre des travaux de révision du code de la route, dont la mise au point nécessite encore un délai de plusieurs mois ».

Monsieur le ministre, vous le sentez bien, je voudrais ne pas être désagréable, mais cette question a été abordée en juillet 1951. Le 7 janvier 1952, quelques mois suffisaient pour arriver au but. Nous allons nous trouver en 1953. Il faudrait tout de même en sortir, même si la révision du code de la route doit durer plus longtemps, aussi longtemps que celle du dictionnaire.

Il faut bien dire que la majorité des conducteurs de tracteurs n'est pas en règle. Il importe de mettre bon ordre à cette situation, dans laquelle la garantie contre les accidents devient elle-même aléatoire.

Je serais heureux, monsieur le ministre, que vous nous fassiez connaître vos intentions.

A toutes fins utiles, je me permettrai de renouveler la suggestion que je faisais à votre prédécesseur :

« Si la refonte totale du code de la route devait demander encore un long délai, il serait peut-être possible d'adopter une mesure transitoire, par exemple en n'exigeant pas le permis au-dessous de 30 kilomètres à l'heure. »

Quoi qu'il en soit, la situation actuelle ne saurait indéfiniment se prolonger car les unijambistes et les borgnes qui conduisent des tracteurs agricoles n'auront jamais le permis poids lourds. Sans aller jusque là, il est bon nombre de braves paysans qui, sans infirmité, ne réuniront jamais les conditions exigées pour obtenir ce permis. Il est peut-être un peu excessif de vouloir les empêcher de monter sur un tracteur agricole.

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

M. le ministre. Tout ce qu'a dit M. Durieux est exact.

Nous avons en effet pris des dispositions pour tous les tracteurs dépassant 25 kilomètres-heure, et traînant un poids supérieur à trois tonnes. Un certain nombre de conditions sont exigées, ce qui paraît absolument nécessaire.

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

M. Durieux. Je voudrais simplement vous dire, monsieur le ministre, que c'est le 7 janvier 1952 que M. Pinay m'a écrit qu'il n'y en avait plus que pour quelques mois. Nous serions tout de même heureux de voir la solution arriver.

M. le président. Revenons à l'amendement de M. Vanrullen. Est-il maintenu ?

M. Vanrullen. Oui, monsieur le président.

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

M. le rapporteur. La commission accepte l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement (n° 4) de M. Vanrullen, accepté par la commission.

(Après une épreuve à main levée déclarée douteuse par le bureau, le Conseil, par assis et levé, repousse l'amendement.)

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

Je mets aux voix le chapitre 36-21 au chiffre de la commission.

(Le chapitre 36-21 est adopté.)

M. le président. « Chap. 36-22. — Routes. — Remboursement forfaitaire par l'Etat des dépenses de personnel de la voirie départementale de la Seine, 118.451.000 francs. — (Adopté.)

7^e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 37-91. — Frais de justice et réparations civiles, 46 millions 900.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 37-92. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations. — (Mémoire.)

8^e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

« Chap. 38-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (moyens des services). » — (Mémoire.)

« Chap. 38-92. — Dépenses des exercices clos (moyens des services). » — (Mémoire.)

Nous arrivons à l'état B.

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

2^e partie. — Action internationale.

« Chap. 42-91. — Subventions diverses, 11.018.000 francs. » — (Adopté.)

Personne ne demande la parole sur le chapitre 42-91 ?...

Je le mets aux voix.

(Le chapitre 42-91 est adopté.)

4^e partie. — Action économique. — Encouragement à des interventions.

M. le président. « Chap. 44-31. — Ports maritimes. — Subventions aux ports autonomes, 325.634.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 44-41. — Chemins de fer. — Subvention annuelle aux entreprises de chemins de fer d'intérêt local et de tramways, 17.100.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 44-61. — Direction générale du tourisme. — Subventions aux organismes de tourisme, 140.950.000 francs. »

Par amendement (n° 8) M. Bertaud propose de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Bertaud.

M. Bertaud. Mesdames, messieurs, cet amendement a pour but d'obtenir quelques précisions sur le nombre et la qualité des organismes subventionnés.

S'agit-il uniquement de syndicats d'initiative à caractère officiel ou semi-officiel et ne se livrant à aucune opération de caractère commercial, ou au contraire, faut-il y inclure les entreprises touristiques ou agences de voyage qui s'adressent particulièrement à une clientèle peu fortunée, composée notamment de travailleurs et d'étudiants ?

Si ces agences — c'est une question que je pose — bénéficient de subventions, puis-je demander si vos services contrôlent leur gestion et peuvent témoigner que les prix exigés des participants sont établis au plus juste ou, au contraire, s'ils laissent aux dirigeants ou aux organisateurs de substantiels bénéfices ?

J'ai posé dernièrement à M. le ministre de l'éducation nationale, à la suite d'une réclamation que m'avaient adressée des étudiants et des étudiantes, une question pour savoir si certains organismes de voyages touristiques étaient contrôlés par le ministère de l'éducation nationale.

M. le ministre de l'éducation nationale ne m'ayant pas encore répondu, j'ai supposé qu'il ne lui appartenait pas de fournir les précisions désirées. C'est donc parce que j'ai vu qu'un chapitre prévoit des subventions à des organismes de tourisme que je me suis permis, monsieur le ministre, de poser à vous-même cette question.

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

M. le ministre. Ces crédits, en effet, sont destinés à un certain nombre d'organismes de tourisme, en particulier les syndicats d'initiative, les associations touristiques, divers services

de documentation et de renseignements, subventions aux organisations de tourisme populaire, dépenses du bureau national d'enseignements touristiques, subvention des comités régionaux de tourisme, services d'accueil, et subventions diverses pour les activités touristiques.

Nous subventionnons un certain nombre d'associations de tourisme populaire, mais j'ai eu à affirmer devant l'Assemblée nationale — et je le dis ici à nouveau — que ces crédits seront uniquement destinés à des activités purement touristiques.

M. Bertaud. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Bertaud, pour répondre à M. le ministre.

M. Bertaud. Je comprends très bien la réponse que vous venez de faire, monsieur le ministre. Ce qui m'intéresserait surtout, ce serait de savoir si, subventionnant certains de ces organismes, il vous est possible de contrôler leur gestion et de savoir si, par exemple, en organisant un voyage à l'étranger, des organisateurs n'imposent pas à ceux qui participent à ce voyage, des dépenses telles que les intéressés puissent se rendre compte, à l'arrivée sur place, que les prix réellement pratiqués dans les hôtels sur lesquels on les dirige, sont nettement inférieurs à ceux que l'on a exigés d'eux au moment du départ.

Je n'ai pas les éléments d'information ici, mais si vous voulez bien, monsieur le ministre, je vous ferai parvenir directement une documentation très intéressante qui laisserait supposer que sous le couvert d'accorder quelques avantages à des catégories très intéressantes d'étudiants et d'étudiantes, certains organismes font de substantiels bénéfices qui permettent aux organisateurs et organisatrices de se payer des vacances luxueuses sur le dos, il faut bien le dire, des participants aux voyages organisés.

Je vous ferai parvenir cette documentation, monsieur le ministre.

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

M. le ministre. J'accepte volontiers la documentation de M. Bertaud et je le rassure sur cette question.

Il est exact que nous exerçons un contrôle sur tous les organismes qui reçoivent nos subventions. Nous veillons, notamment à ce que les crédits de l'Etat soient utilisés dans l'organisation de voyages tels qu'ils ont été conçus. Les frais de fonctionnement de ces différents organismes ne doivent pas être prélevés sur les fonds d'Etat.

M. Bertaud. Je vous remercie, monsieur le ministre.

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

M. Bertaud. Je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

Par amendement (n° 11), MM. Dutoit, Dupic et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit du chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Dupic.

M. Dupic. Mon amendement tend à ce que soit accordé aux organismes de tourisme populaire le même intérêt qui leur a été donné en 1946 et 1947.

Il est bon de rappeler que les subventions de 18 millions en 1947 ont été dans chaque exercice budgétaire considérablement réduites pour n'être plus que de 2 millions en 1952.

Examinant d'ailleurs le budget de 1953, on est bien tenu de rappeler au Gouvernement que ces 2 millions de subvention de l'exercice écoulé n'ont pas été virés à tourisme et travail.

Le Conseil de la République serait bien inspiré en exigeant de M. le ministre le versement de cette subvention et cela sans retard au profit de cet organisme populaire qu'est tourisme et travail. C'est ce que je lui demande au nom du groupe communiste.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. J'ai répondu tout à l'heure par avance à cette question, en disant que je ne refusais de subventionner aucune activité, ni aucune association quelle qu'elle soit, mais que les crédits que nous donnerons doivent être uniquement utilisés pour des activités touristiques et purement touristiques.

M. le président. Monsieur Dupic, maintenez-vous votre amendement ?

M. Dupic. Oui, monsieur le président.

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

M. le rapporteur. La commission n'a pas eu à connaître de cet amendement, mais une décision d'ordre général a maintenu les crédits qui lui sont venus de l'Assemblée nationale. Par conséquent la commission repousse l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement repoussé par la commission et par le Gouvernement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

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

Je mets aux voix le chapitre 44-61 avec le chiffre de la commission.

(Le chapitre 44-61 est adopté.)

5^e partie. — Action économique. — Subventions aux entreprises d'intérêt national.

M. le président. « Chap. 45-31. — Voies navigables. — Exploitation réglementée, 560 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 45-42. — Chemins de fer. — Indemnités compensatrices de réduction de tarifs imposées à la Société nationale des chemins de fer français, 21.610 millions de francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 45-43. — Chemins de fer. — Subvention d'équilibre à la Société nationale des chemins de fer français, 30 milliards de francs. »

Par amendement (n° 9), M. Vanrullen et les membres du groupe socialiste proposent de réduire ce crédit de 1.000 francs.

La parole est à M. Vanrullen.

M. Vanrullen. Nous avons déposé cet amendement en proposant une réduction indicative de 1.000 francs sur les crédits du chapitre 45-43 concernant la subvention d'équilibre à la Société nationale des chemins de fer français, non pas bien entendu pour marquer notre opposition au principe de cette subvention d'équilibre, mais pour indiquer notre désir de voir déposer devant le Parlement, avant le 1^{er} octobre 1953, un projet de loi portant organisation de tous les moyens de transport, comme nous l'avons signalé tout à l'heure.

Nous envisageons que c'est faire du détail et prendre les affaires par le petit bout que de s'occuper de réorganiser la Société nationale des chemins de fer français, par fermeture de quelques lignes dites secondaires ou par des moyens analogues. Nous pensons que c'est un problème suffisamment vaste pour être examiné dans un plan d'ensemble qui correspondrait à la coordination de tous les modes de transports.

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

M. le ministre. Monsieur le président, si l'Assemblée le permet, je traiterai le problème de la Société nationale des chemins de fer français sur les trois chapitres qui lui sont consacrés. Lorsque les différents amendements auront été présentés, je ferai un exposé complet. Je vous demande la permission d'agir ainsi.

M. le président. M. le ministre présentera ses observations lorsque les trois amendements auront été défendus.

Par amendement (n° 12), MM. Dutoit, Dupic et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Dupic.

M. Dupic. Le rapport de M. Gabelle laisse prévoir que le ralentissement économique est marqué par une insuffisance de 20 milliards au chapitre des subventions d'équilibre. Cela a déjà été dit à l'Assemblée nationale.

M. Tissier, de son côté, envisage comme moyen, dans son « plan rose », que l'on ferait mieux d'appeler le « plan noir », la fermeture de quelque 5.000 gares, soit 5 sur 6, en commençant par les grands itinéraires. Cela se traduirait par une compression de 13.000 postes.

Le même plan préconise également le « décommissionnement » de 14.000 unités, en même temps que l'on envisage dans la réforme le dégagement des cadres des agents des bureaux et des économies.

Un autre aspect des mesures tend à l'établissement d'un ticket modérateur réduisant les facilités de circulation du personnel.

On préconise également le « décommissionnement » des ouvriers des ateliers et la remise de ces derniers à des sociétés d'économie mixte.

Les économies du Gouvernement se soldent malheureusement par des attaques contre le personnel dans ses avantages acquis et constituent pour l'usager un danger permanent. L'augmentation des vitesses, un entretien insuffisant du matériel dû aux réductions de crédits, ont provoqué des déraillements qui auraient pu se transformer en véritables catastrophes.

Nous nous élevons contre cette politique de fermeture de gares et de dépôts ainsi que contre les aggravations des conditions de travail du personnel et les licenciements. Nous proposons au Conseil de la République qu'aucune suppression de trafic ne soit opérée par le Gouvernement sans que le Parlement responsable devant le pays ait eu à se prononcer.

M. le président. Le chapitre 45-43 doit être réservé jusqu'à ce que nous ayons entendu les explications de M. le ministre.

M. le ministre. Nous pouvons voter sur ce dernier amendement. Le Gouvernement ne peut pas accepter une seconde qu'on lui retire la possibilité de supprimer telle ligne ou tel trafic qui est insuffisamment rentable. Ce serait évidemment se refuser à tout jamais à faire la moindre remise en ordre de la S. N. C. F.

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

M. le rapporteur. La commission s'en remet à la sagesse du Conseil.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Dupic, repoussé par le Gouvernement et sur lequel la commission s'en remet à la sagesse du Conseil.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Le chapitre 45-43 est donc réservé.

« Chap. 45-44. — Chemins de fer. — Contribution exceptionnelle de l'Etat, pour l'exercice 1953, à diverses dépenses de la Société nationale des chemins de fer français, 60.470.999 francs. »

Je suis saisi d'un amendement (n° 13) présenté par MM. Dutoit, Dupic et les membres du groupe communiste, tendant à réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Dupic.

M. Dupic. Par cet amendement, je veux également attirer l'attention du Conseil de la République sur le cas des 103.000 veuves d'agents décédés, vivant dans des conditions difficiles, sur un effectif de 378.000 retraités, et demander que soient révisées les pensions des veuves sur la base de 75 p. 100 du salaire du conjoint. Le Conseil de la République s'honorerait en votant l'amendement que je présente.

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

M. le ministre. Monsieur le président, je demande à l'Assemblée de ne pas accepter cet amendement. Dans le domaine des retraites, nous avons véritablement fait le maximum d'efforts. Nous avons notamment, pour supprimer ce que nous avons considéré comme une injustice, rétabli la possibilité pour les retraités des régimes antérieurs à 1911 de bénéficier des améliorations qu'ont eues leurs camarades. Nous avons pu réaliser cela au prix de très grands efforts. Nous sommes allés vraiment, dans les circonstances actuelles, jusqu'au bout des possibilités et je ne puis pas accepter cet amendement.

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

M. le rapporteur. La commission repousse l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement, repoussé par le Gouvernement et par la commission.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Mes chers collègues, je vous rappelle que nous ne votons pas sur les chapitres examinés en ce moment; nous ne le ferons qu'après l'intervention de synthèse qu'a annoncée tout à l'heure M. le ministre. Nous votons seulement sur les amendements.

Par amendement (n° 14), M. Le Basser propose également de réduire le crédit du chapitre n° 45-44 de 1.000 francs.

La parole est à M. Le Basser.

M. Le Basser. J'ai déposé cet amendement pour faire état des réclamations de certains cheminots que je connais, qui ont pris une part active à la résistance. Il y a aussi d'anciens prisonniers qui voudraient bénéficier des bonifications accordées dans les mêmes conditions et pour les mêmes motifs dans les personnels d'Etat.

D'ailleurs, j'avais fait un exposé des motifs suffisant pour qu'il ne soit pas nécessaire de parler longuement sur ce sujet. Je désire simplement attirer l'attention de M. le ministre sur ces dispositions et j'aimerais qu'il nous donne une réponse qui, si elle était satisfaisante, pourrait entraîner le retrait de mon amendement.

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

M. le ministre. Je voudrais donner quelques explications sur une proposition actuellement étudiée entre le ministère des travaux publics et la S. N. C. F. et qui s'applique à la fois aux anciens combattants et aux résistants.

Je dois cependant signaler à l'Assemblée que ceci entraînera évidemment des incidences budgétaires relativement importantes et qu'au surplus, en ce qui concerne les combattants de la guerre 1914-1918, les grandes compagnies n'avaient pris aucune mesure en ce domaine. J'étudie donc la question avec la S. N. C. F., mais dans une période — vous le sentez bien — assez difficile, avec l'esprit de trouver une solution favorable, sans promettre toutefois de donner satisfaction à l'ensemble des revendications présentées.

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

M. le rapporteur. La commission serait heureuse de connaître le sentiment de M. Le Basser après les explications de M. le ministre.

M. Le Basser. Etant donné l'heure avancée, je retire, par complaisance, l'amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Monsieur le ministre, tout à l'heure, à votre demande, nous avons accepté que vous preniez la parole après les chapitres que nous venons de discuter. Il y avait un amendement de M. Vanrullen que je n'ai pas mis aux voix à la suite de la demande que vous m'avez adressée. Il y a donc lieu, par conséquent, ou de revenir sur cet amendement pour l'examiner, ou bien de le reprendre après vos explications et de voter sur le chapitre.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. J'ai demandé, pour la clarté des débats, de donner une seule explication sur les problèmes de la Société nationale des chemins de fer français.

L'amendement de M. Vanrullen, précisément, se relie à une modification apportée par la commission des finances dans le texte ministériel et mérite d'être étudié avec l'article 4 bis auquel j'ai fait allusion. Ceci n'empêche pas de voter sur un amendement qui ne porte pas sur le titre des deux derniers chapitres adoptés, alors que mes observations porteront surtout sur l'intitulé des derniers chapitres concernant la Société nationale des chemins de fer français et sur l'article 4 nouveau, qui a été introduit dans la loi de finances.

M. le président. Je suis donc obligé, dans ces conditions, de réserver les deux chapitres 45-43 et 45-44, l'amendement n° 9 de M. Vanrullen, ainsi que l'état B et de les faire voter avec l'article 4 bis.

« Chap. 45-45. — Chemins de fer. — Participation aux dépenses d'exploitation de la régie autonome des transports parisiens, 2.887.500.000 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 45-45.

(Le chapitre 45-45 est adopté.)

8^e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

M. le président. « Chap. 48-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (interventions publiques) — (Mémoire.)

« Chap. 48-92. — Dépenses des exercices clos (interventions publiques). (Mémoire.)

Nous en avons terminé avec les chapitres des états A et B.

L'ensemble de l'article 1^{er} et des états A et B est réservé.

« Art. 1^{er} bis (nouveau). — Le montant des crédits inscrits à chaque chapitre est bloqué, à concurrence de 10 p. 100.

« Ce blocage prendra fin avec le vote de la loi de finances qui déterminera éventuellement les abattements dont certains chapitres seront affectés. » — (Adopté.)

« Art. 2. — Le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme est autorisé à engager en 1953, par anticipation sur les crédits qui lui seront alloués pour l'exercice 1954, au titre du budget des travaux publics, des transports et du tourisme, des dépenses se montant à la somme totale de 4.885 millions de francs et réparties par service et par chapitre, conformément à l'état C annexé à la présente loi. »

L'article 2 est réservé jusqu'au vote de l'état C.

Je donne lecture de cet état :

Travaux publics, transports et tourisme.

I. — TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

« Chap. 35-21. — Routes et ponts. — Entretien et réparations, 3.443 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 35-31. — Voies de navigation intérieure. — Entretien et réparations, 748 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 35-32. — Ports maritimes. — Entretien et réparations, 501 millions de francs. » — (Adopté.)

« Chap. 35-33. — Etablissements de signalisation maritime. — Fonctionnement, entretien et réparations, 193 millions de francs. » — (Adopté.)

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 2 de l'état C annexé.

(L'ensemble de l'article 2 et de l'état C est adopté.)

M. le président. « Art. 3. — Le montant des travaux complémentaires de premier établissement dont l'exécution pourra être autorisée en 1953 sur le réseau d'intérêt général secondaire du Vivarais-Lozère concédé à la Compagnie de chemins de fer départementaux est fixé au maximum, y compris les acquisitions de matériel, à la somme de 5.900.000 francs. » — (Adopté.)

« Art. 4 (nouveau). — La validité des dispositions des articles 19, 19 bis et 19 quater de l'avenant du 10 juillet 1952 à la convention annexée au décret du 31 août 1937, réorganisant le régime des chemins de fer est limitée, en ce qui concerne leur répercussion financière sur le budget des travaux publics, au seul exercice 1953.

« Une loi qui devra intervenir avant le 1^{er} octobre 1953 fixera l'ensemble des mesures destinées à réorganiser la S. N. C. F. ».

Par voie d'amendement (n° 7), M. Bertaud propose de rédiger ainsi le deuxième alinéa de cet article :

« Une loi qui devra intervenir avant le 1^{er} octobre 1953 fixera l'ensemble des mesures destinées à réorganiser le système actuel des transports ».

La parole est à M. Bertaud.

M. Bertaud. Je pense que cet amendement n'a pas besoin d'un long développement. Après les observations présentées par les différents orateurs et les exposés qu'il nous a été donné d'entendre, depuis quelques années, toutes les fois qu'il s'est agi de la discussion du budget des travaux publics, il est apparu que le problème de la S. N. C. F. était lié à un tout qui s'appelait la réorganisation des transports.

Vouloir se borner à réorganiser uniquement la S. N. C. F. impliquerait vraisemblablement que, dans quelques mois, nous nous trouverions encore devant des difficultés nouvelles qui entraîneraient de nouveau une réorganisation de la S. N. C. F. sans réellement trouver la solution au problème qui nous préoccupe tous.

Je vous demanderai donc, si ces explications vous paraissent suffisantes et puisque cet amendement rejoint tout ce qui a

déjà été dit, de bien vouloir l'accepter, ce qui donnerait des apaisements tout à la fois à l'auteur de l'amendement, à la commission des finances et à la commission des moyens de communication et des transports.

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

M. le ministre. Mesdames, messieurs, j'estime qu'à ce point du débat je dois à cette assemblée, dont j'apprécie infiniment le travail sérieux, une explication complète sur les réformes que nous avons voulu apporter à la S. N. C. F.

Je vous dois d'autant plus cette explication que j'ai l'intention de vous demander de renoncer à l'article 4 qui a été introduit dans votre texte. Je voudrais sur ce point m'efforcer de vous convaincre et de vous démontrer que, nous plaçant dans la ligne d'action désirée par le Sénat, nous sommes entrés dans la voie des réformes.

Quelle est donc notre politique dans le domaine des chemins de fer ? Que signifie l'avenant que nous avons établi ?

A notre arrivée au ministère des travaux publics, le déficit prévu pour 1952 était de l'ordre de 80 milliards, auxquels s'ajoutait déjà une prévision de déficit complémentaire, variant entre 10 et 20 milliards. La loi du 14 avril 1952, que vous avez bien voulu approuver, nous a donné un certain nombre de pouvoirs, et j'ai considéré que, dans les limites des pouvoirs qui m'avaient été impartis, je me devais de faire le premier pas dans la voie des réformes. C'est précisément en vertu de ce vieux principe français : donner et retenir ne vaut, que je viens vous demander, après m'avoir donné la possibilité de m'engager dans la voie des réformes, de ne pas maintenant m'interdire d'exploiter ces réformes jusqu'au bout en leur fixant un terme d'application trop rapproché, et en m'interdisant d'obtenir de la S. N. C. F., que j'ai en face de moi, d'aller jusqu'au bout de l'effort puisqu'elle en connaît dès le départ la précarité.

Cet avenant a été très bien exposé par MM. les rapporteurs, que je remercie, comme d'ailleurs les différents orateurs qui se sont prononcés ce soir et qui, sur les problèmes de ce ministère, qu'il s'agisse du fonds routier, de la C. A. M. R., des voies navigables, des problèmes d'ensemble, ont témoigné d'une rare compétence ; les rapports étaient particulièrement fournis et je les approuve très volontiers.

Dans ces rapports, on a donc trouvé le détail de l'avenant. On a parlé de l'article 19, sur les voies, de l'article 19 bis, sur les passages à niveau, de l'article 19 quater, sur les retraits. On a cité rapidement la redevance que nous demandons en contrepartie à la S. N. C. F., redevance croissante puisqu'elle doit atteindre progressivement 5 p. 100 des recettes.

Toutes ces mesures allègent singulièrement le compte d'exploitation de la Société nationale des chemins de fer français.

Quel était notre but en réalisant cette réforme ? Non pas de résoudre, par un coup de baguette magique, un problème difficile dont vous vous entretenez déjà depuis plusieurs années. M. le sénateur Pinton rappelait tout à l'heure, d'une manière humoristique, la persistance du problème posé devant cette Assemblée. J'ai voulu qu'un effort nouveau soit fait et surtout j'ai voulu arriver à une présentation comptable qui soit différente, qui nous permette de marquer notre volonté de nous engager dans des voies nouvelles, et qui ramène, par un jeu d'ordre psychologique les efforts à accomplir par la Société nationale des chemins de fer français à un niveau susceptible d'être réalisé par elle.

Si j'osais me permettre des comparaisons par trop simplistes, je dirais que lorsqu'on demande à une homme de faire l'effort de soulever 500 kilogs, il ne tente même pas l'opération. Quand vous lui dites : il n'y en a plus que 70, il consent alors à l'effort.

Nous avons réalisé une présentation comptable dont nous n'avons pas à être particulièrement fiers, je vous l'avoue très simplement, présentation qui avait pour but de dire à la Société nationale des chemins de fer français : l'effort qui va peser sur vos épaules n'est plus que de 30 milliards, il faut le faire dans un délai très court et résorber le déficit supplémentaire.

Une des critiques qu'on m'a présentée a été de dire : vous avez fait un avenant, vous avez pris quelques mesures sans tenir compte des différents rapports qui ont été préparés tant à l'Assemblée nationale qu'au Sénat ; vous avez pris des dispositions pratiquement inopérantes, dispositions qui sont en l'air et qui ne se raccrochent à aucune des études déjà entreprises sur le même problème.

Je n'ai pas l'intention de faire sur ce problème de la S. N. C. F. un trop long exposé, mais simplement un exposé qui soit sérieux.

J'ai dressé un tableau des différents projets qui ont été présentés, projet Pinay, projet Bichet, projet Lemaire. Je traiterai ensuite des différents projets présentés par M. Pellenc dans cette Assemblée.

Le projet Pinay, en ce qui concerne la voie, demandait 10 p. 100 des crédits d'entretien et de renouvellement des voies des lignes de grande desserte. M'inspirant du rapport de mon prédécesseur et estimant comme lui qu'il fallait décharger la S. N. C. F. d'une partie de son trop lourd fardeau sur le chapitre de l'entretien des voies, je suis revenu en arrière pour arriver à 60 p. 100, laissant à la S. N. C. F. une raison d'effectuer des économies, puisqu'elle conserve 40 p. 100 à sa charge.

M. Bichet, à l'Assemblée nationale, propose, lui, une subvention pour charges de lignes d'intérêt stratégique. Vous sentez bien que c'est tout de même quelque peu artificiel, la S. N. C. F. dirait avec juste raison: toutes les lignes sont d'intérêt stratégique.

On peut donc dire que sur ce premier point, j'ai examiné les travaux qui ont été présentés par les parlementaires qui se sont penchés sur ces questions.

Problème des passages à niveau: le projet Bichet demandait 100 p. 100 des dépenses de gardiennage, d'entretien et de renouvellement financées par le fonds d'investissement routier, ce qui revient à dire que c'est le budget ordinaire qui prend ceci à sa charge. Dans l'avenant que j'ai signé, je me suis borné à prendre 50 p. 100 seulement, au lieu des 100 p. 100 proposés par M. Bichet.

Pour la redevance versée par la S. N. C. F., le projet Pinay prévoyait qu'elle croîtrait progressivement jusqu'aux 100 p. 100 de la subvention précédente. L'avenant que j'ai établi fixe la redevance d'usage à 5 p. 100 des recettes en régime plein.

En ce qui concerne les retraites, j'ai repris le projet Pinay en partie, alors que le projet de M. Bichet allait infiniment plus loin, puisqu'il demandait la péréquation des charges correspondant aux services armés supportées par l'Etat, ce qui représentait, d'après nos estimations, une somme de 30 à 40 milliards, alors que nous nous sommes arrêtés à 12 milliards.

Dans le domaine de la comptabilité, les trois projets Pinay, Bichet et Lemaire, prévoyaient des comptabilités séparées pour les marchandises, les voyageurs de banlieue et les autres voyageurs.

L'avenant impose une comptabilité séparée pour les marchandises, les voyageurs de banlieue et les autres voyageurs.

Dans le domaine de l'exploitation, alors que les trois projets demandent une modernisation et un assouplissement, formules assez vagues, ou encore une réorganisation et une modernisation, nous avons imposé un plan d'économies dont je vous entretiendrai dans quelques instants.

Voici donc, je pense, suffisamment démontré, sans que j'aie besoin d'aller plus avant dans le détail, qu'il n'y a pas, entre l'avenant que j'ai eu l'honneur de faire adopter et les différents projets établis de telles différences. J'ai été trop heureux, je le dis ici, de bénéficier de l'effort d'un certain nombre de parlementaires et de commissions parlementaires et j'ai voulu présenter un projet qui soit en conformité avec ceux qui avaient été précédemment étudiés.

J'ai apporté tout de même un fait nouveau. Ce fait nouveau, c'est l'effort de la S. N. C. F.

Trop souvent, on a attaqué injustement la S. N. C. F. et je puis dire, comme ministre de tutelle, combien tous, dans cette grande famille, du président, du directeur général au cheminot du rang le plus modeste, ont été durement touchés, frappés par des critiques qu'ils sentaient parfois trop injustifiées. Nous pouvons être fiers de la S. N. C. F.; c'est un organisme — je suis certain de traduire ici l'unanimité de vos sentiments — qui accomplit depuis plusieurs années un effort particulièrement méritoire et tous les étrangers qui viennent en France le reconnaissent. Je recevais encore ce matin une délégation de l'O. N. U., représentant une quinzaine de nations, qui, après avoir examiné sur place notre S. N. C. F. dans tous ses détails, me disait sa très vive satisfaction d'avoir trouvé un organisme dans cet état.

J'ai demandé à la S. N. C. F. de vouloir bien résorber le déficit résiduel de 30 milliards dont je vous ai parlé, et j'ai ici un plan d'économies pour la période 1953-1956 portant sur ces trente milliards, plan d'économies qui a été accepté ce matin même par le conseil d'administration. Il porte sur toute une série de problèmes; je ne les énumérerai pas tous, mais je citerai l'amélioration des méthodes d'entretien de la voie,

l'amélioration des acheminements, la réduction de parcours des trains, le remplacement de trains-vapeur par des autorails et la traction Diesel, la rationalisation des méthodes d'entretien du matériel, des moteurs, des remorques, des économies liées aux investissements, électrification, signalisation et télécommunications, triage, usines hydrauliques et autres travaux.

Il y a là toute une série de points sur lesquels la S. N. C. F., à ma demande, s'est penchée et qui se sont traduits par l'acceptation d'un plan d'économies qui, dans une période relativement courte, se chiffre à 30 milliards de francs. C'est déjà, je crois, un résultat, d'autant que je voudrais vous dire qu'il s'agit là de choses sérieuses.

Nous avons, par exemple, mis en route un pool franco-allemand des wagons. Nous voulons maintenant l'étendre à l'ensemble de l'Europe occidentale. Quels sont les résultats que nous avons recueillis dans le domaine du pool franco-allemand ? Pour quatre semaines du début de 1951, la moyenne des parcours à vide par wagon était de 236 kilomètres; pendant la même période de 1952, pour les wagons européens, la moyenne de parcours à vide n'est que de 114 kilomètres; à la frontière franco-allemande, le rapport des wagons circulant à vide aux wagons circulant à plein atteignait 83,8 p. 100 en 1951; pour la même période de 1952, il n'atteint plus que 61 p. 100. Ce sont là des résultats susceptibles de s'améliorer encore.

Après ce premier apport nouveau, depuis l'avenant, qui est ce plan d'économies de la S. N. C. F., il en est un second. C'est, répondant par avance à certaines demandes qui avaient été présentées dans cette Assemblée, la coordination du rail et de la route. Dans ce domaine, nous avons rapproché les points de vue. C'est ainsi que nous avons défini les conditions d'exploitation des gares-centres par accords entre la S. N. C. F. et les routiers.

Nous avons fait établir les plans de transport-voyageurs et, dans les préfectures, les comités départementaux des transports sont en train de mettre au point ces projets qui seront appliqués dès leur approbation.

Nous avons défini ce que devait être la zone de camionnage. Nous avons défini le transport privé et je remercie ici nos collègues sénateurs qui sont membres du conseil supérieur des transports de m'avoir apporté un très sérieux concours dans cet organisme à qui j'ai demandé des études rapides.

J'en suis dans ce domaine à l'étude des problèmes de grande distance. J'ai eu une proposition commune de la S. N. C. F. et des routiers me disant: nous vous demandons de réaliser, actuellement, cette coordination, puisque nous sommes d'accord.

J'ai donné mon accord pour que tout de suite nous fixions le nombre des transporteurs routiers à grande distance qui seraient autorisés à pratiquer ces transports, mais je suis obligé, vous le comprendrez, de demander à la S. N. C. F. et aux routiers de faire la démonstration que leur accord ne se traduira pas par une hausse des transports que ne pourrions pas accepter, puisque la politique du Gouvernement est entièrement basée sur le maintien des prix et la baisse à réaliser dans un certain nombre de secteurs.

Voici donc pour la première fois un effort dans l'attente, au lieu d'une suite d'incohérences dans la concurrence.

Je me suis engagé dans cette voie, bien que certains de nos collègues, à maintes reprises, aient dit que celui qui ferait la coordination, ou qui tenterait de la faire, verrait se dresser tout le monde contre lui, du moins dans les six premiers mois, tel l'arbitre d'une mêlée difficile. Mais je crois qu'il fallait s'engager dans cette voie et que l'avenant ne devait pas être un simple jeu d'écriture, mais l'affirmation d'une volonté de coordination plus marquée.

Je voudrais enfin, dans l'énumération des efforts faits à la suite de cet avenant, dire que sur le plan européen, nous voulons nous efforcer de résoudre certains problèmes ferroviaires, routiers et des problèmes concernant les voies navigables. Dans les premiers jours de janvier se tiendra à Paris une conférence à laquelle ont accepté de participer un certain nombre de ministres des transports européens avec qui nous examinerons ces problèmes pour mettre debout, pierre après pierre, l'édifice difficile à construire. C'est là une série d'apports qui viennent souligner devant cette assemblée la volonté du Gouvernement de s'engager dans la voie de réalisations sérieuses.

Je voudrais alors demander ce qu'on m'apporte en face. Je voudrais devant vous, mesdames, messieurs, qui avez toujours avec infiniment de sérieux étudié ces problèmes, demander ce qu'on m'apporte.

A l'Assemblée nationale on m'a dit: les dispositions sur la voie, nous n'en voulons pas. Mais que me propose-t-on en face ? On me propose de régler la coordination par la voie tarifaire. Bien sûr, nous sommes tous d'accord sur ce point. Les tarifs voyageurs sur la base 1 en 1938 sont au taux 17, les tarifs marchandises au taux 18,8. Si j'avais la faculté de résoudre ces problèmes par la voie tarifaire, c'est-à-dire d'augmenter tous ces tarifs de transport à un taux correspondant aux augmentations que nous avons connues dans les autres transports, il n'y aurait pas de problème.

Le déficit, contre lequel nous luttons depuis plusieurs années, se trouverait réglé de ce fait, mais est-ce que je puis, dans les circonstances présentes, augmenter les tarifs de transport ?

Par conséquent, s'il est peut-être juste de dire que ce problème est tarifaire, je ne crois pas qu'on m'apporte là quelque chose de valable présentement, lorsqu'on me demande d'augmenter les tarifs.

Cette Assemblée s'est préoccupée de ces problèmes et M. le sénateur Pellenc a présenté plusieurs propositions.

Je n'ai pas l'intention de les analyser dans le détail, car ceci nous conduirait trop loin. Je voudrais simplement prendre, dans les deux propositions de loi de M. Pellenc, un certain nombre de propositions qui y sont faites pour mettre en regard ce que nous avons fait et ce qu'on peut en attendre.

Si je prends, par exemple, la proposition de loi du 24 janvier 1952, on propose, dans l'article 1^{er}, de transformer la S. N. C. F. en un établissement public avec budget annexe au budget général. Je réponds tout de suite que, même si nous le faisons, cela ne réglerait pas le fond du problème.

On demande à l'article 2 de tenir une comptabilité selon l'usage du commerce, dans la forme prévue par le plan comptable national. Ceci constitue une disposition valable. Mais c'est fait depuis le 1^{er} janvier 1951 et l'avenant, au surplus, en précise le caractère obligatoire.

On me demande, dans l'article 3, de limiter la faculté d'emprunt pour éviter des emprunts couvrant le déficit. Je réponds que la S. N. C. F. ne peut emprunter, conformément à la convention, que pour ses investissements, ses approvisionnements et sa trésorerie. Sa faculté d'emprunt est limitée par la loi de finances pour les investissements et étroitement contrôlée par les autorités de tutelle pour le reste.

L'article 4 nous propose des compressions systématiques, surtout du personnel administratif, pour en revenir à la situation de 1937. L'article 4 de la proposition de loi n° 115 du 29 février 1952 reprend les mêmes termes: Je dis que sur ce point la S. N. C. F. a fait elle-même le nécessaire. Nous avons, en 1938, 514.700 agents. Nous en avons 416.000 en 1952, et ces effectifs seront encore réduits assez sensiblement en 1953.

Dans ce domaine, l'avenant que nous avons établi a prévu le remboursement des pensions des agents retraités non remplacés depuis le 1^{er} janvier 1949 pour que la S. N. C. F. poursuive son effort dans cette voie.

L'article 6 du même projet prévoit le dégagement des cadres d'abord des auxiliaires, puis des stagiaires, enfin des titulaires de moins de 40 ans. Je réponds qu'il ne faut tout de même pas aller au delà de ce qui est possible, que cela présenterait un grave danger pour la Société, que notre devoir est de lui demander de réaliser le maximum d'économies, mais de ne pas pousser ces économies jusqu'au démantèlement qui interdirait le fonctionnement normal de ce grand service.

D'autres demandes sont présentées dans cette proposition, notamment à l'article 8: remplacer le statut des cheminots par le statut de la fonction publique. Cette mesure serait infiniment grave, car il s'agit là de droits acquis. Je suis obligé dans un domaine semblable, ayant conscience de l'effort accompli par les cheminots, d'examiner leurs revendications lorsqu'elles sont légitimes pour ne dresser inutilement tous les corps de la S. N. C. F. Je me dois aussi de mesurer l'incidence de pareilles propositions.

En ce qui concerne les retraites, un projet gouvernemental est actuellement en discussion. J'en discute avec mon collègue du ministère du travail. Il tient compte des régimes de la S. N. C. F., mais je ne nie pas, et personne ne peut nier, qu'il y a, dans ce domaine, un effort à faire.

Je pourrais, mes chers collègues, ne serait-ce que pour démontrer que nous avons étudié ce projet avec infiniment de soins, traiter tout ce problème des primes de rendement. Nous avons tout de même réalisé quelque chose dans ce domaine, puisque les primes de rendement sont approuvées par le ministre, que l'avenant réglemente toutes les primes en général et que la prime de fin d'année relève du statut du personnel.

Je voudrais encore évoquer d'autres problèmes, notamment les facilités de circulation pour les cheminots. M. le sénateur Pellenc demande qu'elles soient réduites à 2.000 kilomètres annuels, en soulignant que les cheminots et leur famille constituent 20 p. 100 du trafic et que les facilités accordées correspondent à 30.000 trains par an.

Les indemnités ont été fixées en tenant compte des conditions de travail différentes de celles des fonctionnaires. Au surplus je ne puis pas accepter les chiffres qui sont donnés ici, ils sont excessifs. J'ajoute que la S. N. C. F. a pris en ce domaine une série de mesures tendant à éviter que ces agents ne voyagent dans des trains prop chargés. De nombreux trains sont interdits au personnel. Nous tenons donc compte de l'encombrement des trains et la mesure proposée n'apporterait guère d'économies, ni de recettes supplémentaires.

Il y a enfin un article 14 qui porte sur la réglementation des marchés de l'Etat applicable à la S. N. C. F. J'ai souscrit à cet article et nous avons pris dans ce domaine des marchés de l'Etat en général, et en particulier pour les marchés de la S. N. C. F. toute une série de mesures importantes qui se traduisent dans les faits. J'ai pris soin de réunir mes principaux collaborateurs pour leur indiquer précisément que, sur l'ensemble du territoire, nous devons nous engager dans la voie du contrôle absolu; j'ai demandé en particulier à la S. N. C. F. chaque fois qu'il y aurait dans les marchés de l'Etat une apparence de coalition, chaque fois que des prix seraient au-dessus de ce qu'on pouvait normalement espérer, de refuser le marché. Nous avons été jusqu'à dire, après avoir prévenu les industriels fournisseurs, que nous n'hésiterions pas à faire appel à des marchés de l'étranger si, chez nous, des prix de coalition faisaient que les marchés de la Société nationale des chemins de fer français soient trop chers.

Par conséquent, mesdames, messieurs, sans insister, car ceci pourrait nous entraîner très loin, j'ai examiné les demandes présentées et nous avons tiré de ces projets tout ce qui pouvait en être tiré. Le travail accompli par le Gouvernement s'est donc appuyé sur l'effort des assemblées.

Je retrouve d'ailleurs les mêmes mesures tarifaires à l'article 27 du projet que j'examine actuellement: « Tarifs adaptés au prix de revient ». C'est là l'idéal, c'est évidemment le but que nous pourrions peut-être atteindre un jour, mais certainement pas dans les circonstances présentes puisque nous sommes tenus d'éviter toute augmentation qui contredirait la politique du Gouvernement.

Si je me suis appesanti, et je m'en excuse, sur un exposé qui, par la force des choses, présente un caractère technique, c'est pour vous montrer qu'il faut s'engager dans cette voie avec prudence et en mesurant par avance les difficultés que nous rencontrerons sur notre route.

On me dit: vous nous présentez le même déficit, c'est un simple jeu d'écriture. Je voudrais vous demander de considérer que nous partons du même point, d'un point défini: le déficit de la Société nationale des chemins de fer français est devant nous.

Par conséquent, si nous nous livrons à un jeu d'écriture, nous devons retrouver, fatalement, la même somme puisque le temps est insuffisant pour que l'effort d'économie soit accompli.

Nous partons donc du même point, mais avec des dispositions différentes qui permettent des améliorations; et je voudrais dire devant l'Assemblée que déjà le premier résultat de nos efforts a été obtenu puisque, partant de 80 milliards, alors que nous escomptions une demande de crédits supplémentaires de l'ordre de 10 à 20 milliards, nous ne demanderons pas cette somme au Parlement pour 1952, et que, par suite d'une certaine baisse de trafic, qui n'a pas échappé à votre vigilance, nous serons peut-être amenés, d'ici la fin de 1952, à demander un crédit supplémentaire, mais très inférieur au chiffre de 15 à 20 milliards annoncé à l'Assemblée nationale.

J'espère même pouvoir ne rien demander d'ici la fin du présent exercice.

En 1953, avec la présentation actuelle, nous partons du même chiffre de 80 milliards. Cette présentation, au surplus, est le seul moyen que nous ayons de contrôler efficacement chaque chapitre de la Société nationale des chemins de fer français, le seul moyen d'obtenir une réduction du déficit.

On me dit: vous ne tiendrez pas sur ces 80 milliards, et vous viendrez nous demander des sommes supplémentaires. Eh bien, très honnêtement, je ne peux pas dire à cette Assemblée que, d'ici la fin de 1953, le ministre des travaux publics de l'époque ne viendra pas demander des crédits supplémentaires.

Nous ne sommes pas maîtres de ce que sera la conjoncture économique. Bien sûr, si nous suivions le plan qui annonce un grand développement économique pour l'année qui vient, nous pourrions considérer que les transports, et en particulier la Société nationale des chemins de fer français, en bénéficieraient; mais je ne peux pas dire ici, devant des gens sérieux, que je ne viendrai pas, d'ici 1953, demander des crédits supplémentaires.

Une chose est en tout cas certaine: si nous avions conservé l'ancienne présentation, nous serions venus devant cette Assemblée demander les mêmes crédits et, au lieu de partir sur une base de 80 milliards, nous serions déjà partis sur la base de 100, 110 ou peut-être 120 milliards.

Par conséquent, il y a, même dans la présentation des chiffres pour 1953, la volonté de tenir jusqu'au bout, quelles que soient les difficultés, et de ne venir devant vous que lorsque nous aurons véritablement épuisé tous les moyens.

Il n'est pas facile pour moi, croyez-le, de demander à la Société nationale des chemins de fer français de me présenter un plan de 30 milliards d'économies.

Y arriverai-je? Je ne puis encore l'affirmer, malgré toute ma volonté. Les moyens dont je dispose sont les seuls que j'ai pu avoir pour exercer une action pressante sur la Société nationale des chemins de fer français pour que, véritablement, nous serions au plus près la question.

Bien sûr, des améliorations sont à apporter en cours d'année. Je le dis devant cette Assemblée, nous aurons sans doute besoin de présenter un certain nombre de textes devant le Parlement pour que cette réforme qui, sans doute, est imparfaite et qui a besoin d'améliorations, puisse être, chaque fois que l'expérience nous apportera ses leçons, complétée et perfectionnée.

Mais je vous demande de laisser à l'expérience le temps de se développer. Si déjà, au départ, lorsque nous en sommes aux premières mesures, on nous dit, dans un article 4 nouveau: à titre exceptionnel, nous donnons cela pour 1953, mais c'est fini pour les autres années, comment voulez-vous que je trouve auprès de ceux sur lesquels j'entends exercer une action constante, les accents nécessaires pour les convaincre puisque vous aurez vous-même, par cet article 4 nouveau, frappé de précarité les mesures que nous prenons?

Comment voulez-vous que ceux à qui nous demandons cet effort, s'y engagent à fond puisque, fin 1953, nous aurons à tout reconsidérer et à discuter à nouveau de ces questions sur lesquelles cependant bien des choses ont été dites?

La situation, d'ailleurs, si cet article 4 nouveau était voté, serait tout de même assez exceptionnelle, je me permets de le signaler. Que demande l'article 4 nouveau?

De supprimer les articles 19, 19 bis et de maintenir l'article 18, concernant la subvention, et l'article 19 ter, concernant la redevance d'usage, qui est demandée à la Société nationale des chemins de fer français en contre-partie des articles 19 et 19 bis.

On me dit: présentez un projet de loi avant le 1^{er} octobre 1953. C'est le début du débat budgétaire et nul ne peut affirmer que, même dans le cas où le projet serait présenté le 1^{er} octobre 1953, il serait voté en temps utile.

Si le projet n'est pas voté, il y a un risque à courir: quel serait le régime de la Société nationale des chemins de fer français? Nous aurons laissé subsister l'article 19 ter, c'est-à-dire 12 milliards de redevance, et nous aurons laissé subsister l'article 18, c'est-à-dire la subvention d'équilibre de l'Etat.

Il faudra donc donner à la Société nationale des chemins de fer français, à ce moment-là, la subvention totale, majorée de 12 milliards.

Je veux vous rendre attentifs à la situation qui est ainsi créée par le vote de cet article additionnel, d'autant plus que lorsque le législateur intervient dans un domaine contractuel, ceci permet au contractant lésé de se retourner vers l'Etat pour obtenir une indemnité.

Ce que je vous demande, mesdames, messieurs, après vous avoir exposé de mon mieux un problème difficile, mais où j'ai voulu tout de même m'efforcer de vous convaincre de notre volonté d'action, c'est de nous laisser faire l'effort que vous nous demandez.

Tout à l'heure, M. le rapporteur de la commission des transports disait que la coordination est une œuvre de longue haleine, et qu'il faut laisser à l'expérience le temps de se développer. Combien j'approuvais ces paroles qui traduisent exactement ma pensée!

Je voudrais donc vous demander le temps nécessaire pour que l'expérience puisse s'affirmer.

Bien sûr, beaucoup de choses sont à faire, notamment dans les filiales de la Société nationale des chemins de fer français, qu'on a dénoncées à juste titre.

Il y a là beaucoup d'amélioration à apporter, bien que leur nombre ait été sensiblement réduit puisqu'il est tombé de 102 à 76. Je demande à la Société nationale des chemins de fer français, actuellement, de faire tous ses efforts dans ce sens.

Bien sûr, la S. C. E. T. A. est un problème qu'il faut examiner et, en ce moment même, mes collaborateurs sont en train de se pencher sur cette importante question.

Tout cela est à faire, mais c'est l'œuvre du Gouvernement. Je vous demande de me laisser le temps de vous présenter, après ce premier plan, un autre plan plus étoffé. Mais tout ceci, il nous faut le temps de le faire.

J'ai besoin de votre concours, de celui des Assemblées, pour aboutir dans mes efforts.

Je suis donc disposé à accepter tous les amendements que le Sénat voudra bien présenter, exprimant le vœu de voir se poursuivre ces efforts, exprimant le souhait qu'en 1953 — j'accepte volontiers tous les rendez-vous que vous voudrez bien me demander — un débat puisse s'instaurer sur ce point et que le Gouvernement présente des propositions concrètes.

Le Gouvernement sera dans l'obligation de vous présenter un certain nombre de textes s'il veut aboutir dans ses efforts. Je vous demande de ne pas, au départ, l'enfermer dans un cadre trop étroit.

C'est pourquoi, mesdames, messieurs, j'ai l'honneur de vous demander de bien vouloir disjoindre cet article 4 bis (nouveau) qui vous est proposé. (*Applaudissements sur de nombreux bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. Pellenc. Je demande la parole.

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

M. Pellenc. Mes chers collègues, M. le ministre des travaux publics — dont, d'ailleurs, le désir de procéder à une réforme effective à la fois de tous nos transports et du fonctionnement de la Société nationale des chemins de fer français ne peut pas être suspecté — a exposé à votre commission des finances l'ensemble des arguments qu'il a tenu à présenter devant le Conseil.

C'est à la suite de la discussion qui s'est instaurée entre les membres de la commission des finances, après son audition, que la position que son rapporteur, M. Minvielle, vous propose de prendre a été adoptée par cette dernière à l'unanimité, tous les partis étant représentés.

Personnellement, j'aurais voulu faire l'économie d'une intervention. Mais je dois expliquer la position de mes collègues, dont je n'ai été que l'interprète, lorsque, par leur vote, ils ont marqué le désir de ne pas voir régler pratiquement la réorganisation de la Société nationale des chemins de fer français, fût-ce pour quelques années, sans l'intervention parlementaire.

Quelle a donc été la position prise par la commission des finances? Ce fut, avant tout, une position de principe destinée à sauvegarder ce qui constitue l'essentiel des prérogatives parlementaires.

La commission des finances n'a pas voulu qu'on résolve, en fait, par la voie d'un biais, d'une manière définitive pour l'avenir, sans que nous ayons eu à en discuter le problème des transports et des chemins de fer, grâce à une convention qui impute, d'une façon permanente et quasi automatique, une part notable du déficit de la Société nationale des chemins de fer français au budget de l'Etat.

Par surcroît, je dois bien le dire, ce qui a heurté un certain nombre de membres de notre commission, ce sont les conditions dans lesquelles cette mesure est intervenue, le 10 juillet, au moment où le Parlement partait en vacances, alors qu'un projet de loi avait été déposé sous un Gouvernement précédent par M. Pinay, alors que les commissions des deux assemblées avaient étudié pendant plusieurs mois ce projet de loi, alors que le rapporteur désigné par l'Assemblée nationale était venu lui-même en commission des moyens de communication de notre Assemblée afin que nous harmonisions nos points de vue, alors que des missions avaient été envoyées à l'étranger par les deux assemblées pour se documenter et apporter une contribution utile lors de la discussion de ces textes, alors que M. Bichet lui-même, rapporteur de la commission des moyens de communication, avait élaboré et mis au point au nom de

cette commission un rapport dont le Gouvernement de M. Pinay d'ailleurs, lorsqu'il prit ses fonctions, avait déclaré que le Parlement entamerait le plus rapidement possible la discussion.

Voilà dans quelles conditions cette convention, ou plutôt cet avenant à la convention, est intervenu.

Oh! je sais bien qu'on peut dire, et M. le ministre l'a dit, qu'une disposition de loi que vous avez votée à l'occasion de la loi de finances de l'exercice 1952, autorisait le Gouvernement à effectuer cette modification à la convention ancienne.

C'est rigoureusement exact en se référant à la lettre de cette disposition de loi, comme l'a signalé d'ailleurs tout à l'heure notre collègue, M. le rapporteur de la commission des moyens de communication; mais il n'en demeure pas moins qu'on est en opposition formelle avec l'esprit qui avait présidé à ce vote.

J'en appelle à vos souvenirs, mes chers collègues. Déjà, deux gouvernements précédents avaient demandé aux assemblées parlementaires d'être autorisés à procéder à la modification du régime des transports et, en particulier, à la modification de la Société nationale des chemins de fer français par la procédure des lois-cadres. Un gouvernement avait même été renversé à l'occasion de la discussion de cette disposition, ce qui signifiait nettement que le Parlement n'entendait pas être dessaisi de la question et qu'il entendait qu'elle fût résolue après une discussion devant les assemblées.

L'article de loi que nous avons voté, lorsque le gouvernement de M. Pinay a pris possession de ses fonctions, n'avait pour effet que de permettre de prendre des mesures conservatoires tendant à réduire les dépenses ou la charge pour les budgets des déficits de la S. N. C. F. en attendant que le Parlement ait pu statuer sur les lois en instance. Il n'avait pas pour but, bien au contraire, de permettre l'inscription d'une manière automatique et permanente au budget de l'Etat, selon une formule laissée à la discrétion du Gouvernement, de crédits destinés à financer ce déficit.

Et lorsque M. le ministre dit: « Je me suis inspiré, dans la revision de cette convention, des divers projets qui ont été présentés; je suis même resté un peu en deçà des propositions que prévoyait le projet de M. Pinay; j'ai pris certaines des dispositions qu'envisageait M. Bichet, me faisant même l'honneur de dire qu'un certain nombre des dispositions implicitement incluses dans son avenant à la convention correspondaient très exactement à des propositions que j'avais moi-même formulées », on est bien obligé de lui répondre que le Gouvernement, plein de bonnes intentions, certes, a fait à travers les textes la cueillette, le choix, d'un certain nombre de dispositions qu'il appartenait, après discussion, au seul Parlement de faire, et que la généralisation de tels procédés signifierait la fin du régime parlementaire.

Voilà, mes chers collègues, les considérations essentielles qui ont déterminé la position des membres de la commission des finances. Je dirai d'ailleurs que, pour des esprits non avertis, cette mesure que M. le ministre a appelée « un simple jeu d'écritures » ressemble fort — je m'autorise à reprendre cette expression, qui a été employée à l'Assemblée nationale — à un tour de passe-passe destiné à éluder la discussion devant les assemblées parlementaires.

Comme le faisait remarquer l'un de nos collègues, c'est pire que la procédure des lois-cadres, qui avait été rejetée, car on n'a même plus les garanties que donnaient les lois-cadres et dont on disait cependant qu'elles ressemblaient d'une façon fort étrange aux décrets-lois.

Voilà en ce qui concerne les principes. Mais puisque M. le ministre a développé les avantages que présentait l'avenant à la convention qu'il a signé le 10 juillet dernier, je suis bien obligé de le suivre également sur ce terrain.

On doit alors se poser tout d'abord la question suivante: cette convention a-t-elle été du moins élaborée avec toutes les garanties dont on aurait dû s'entourer? J'ai le regret de dire: Non! Nous avons voté une loi, le 8 janvier 1951, lors de l'examen de la loi d'armement. Cette loi précisait, dans son article 8, que les entreprises publiques devraient faire l'objet d'une réorganisation reposant sur des propositions élaborées par les organes compétents de la Cour des comptes.

Le Gouvernement, dans l'élaboration de cette convention, a-t-il pris au moins le soin de demander à la Cour des comptes son avis ou ses observations?

Mes chers collègues, la Cour des comptes va répondre elle-même à cette question.

Dans son rapport sur l'exercice 1950, cette juridiction faisait les observations suivantes: « La commission recommande la revision des dispositions financières de la convention de 1937, qui assurent la couverture automatique du déficit ».

Elle voulait sans nul doute signifier par là qu'il fallait modifier ces dispositions pour que le déficit cessât d'être couvert automatiquement.

Dans son rapport sur l'exercice suivant, l'exercice 1951, la Cour des comptes déclarait, revenant à la charge: « Le régime juridique et financier de la société n'a pas été modifié et aucune réforme de structure n'a été adoptée ».

Et dans son rapport présenté en octobre 1952 — donc postérieurement à la publication de l'avenant du 10 juillet 1952, celui qui est précisément en cause — reconnaissant sans doute que cet avenant allait à l'encontre des recommandations qu'elle avait adressées, car il accentuait, au lieu de l'atténuer, l'automatisme en ce qui concerne l'octroi de subventions, la Cour des comptes déclarait: « L'avenant ne corrige en aucune façon cet inconvénient de fond ».

Ainsi donc, même en ce qui concerne l'élaboration de ce texte et à travers la réserve des mots, on ne peut pas ne pas voir la condamnation implicite des insuffisances d'un texte élaboré en marge de toutes les observations formulées et auquel on veut donner actuellement un caractère définitif.

Comment, dans ces conditions, s'étonnerait-on que la portée de ce texte soit fort discutable et qu'il soit inapte à résoudre véritablement le problème du déficit de la S. N. C. F.? Nous pourrions, mes chers collègues, ne pas nous montrer trop formalistes si le texte en cause présentait une certaine efficacité et si nous pouvions en attendre une grande amélioration dans la situation de cette société, et, par répercussion, dans la diminution des charges que supporte de ce fait le budget. Mais examinons-en la portée exacte.

Depuis des années, vous le savez, le déficit apparent de la S. N. C. F. est de l'ordre de 80 à 100 milliards de francs, le déficit réel étant, d'ailleurs, de 120 à 150 milliards. Que prévoit la convention? Elle met d'une manière définitive et automatique à la charge de l'Etat 80 milliards de ce déficit, qui sont transférés du budget de la S. N. C. F. au budget de l'Etat; puis, elle place la S. N. C. F. dans l'obligation de réaliser, en quatre ans, 27 milliards d'économies, soit moins de 7 milliards par an sur un déficit de plus de 100 milliards et un budget de plus de 400 milliards.

Telle est l'importance de l'effort que l'on sollicite de cette entreprise publique, après des années de vaines discussions et au moment même où l'on demande à toutes les catégories de la population et à toutes les entreprises de consentir les sacrifices nécessaires pour assurer l'équilibre budgétaire et la défense du franc. On conviendra que c'est peu. D'ailleurs, on ne peut pas escompter un effort plus grand, si l'on s'en tient à l'énumération qu'a faite tout à l'heure à cette tribune M. le ministre lui-même, reproduisant d'ailleurs ce qu'il avait dit à la commission des finances, puisque la réorganisation de la S. N. C. F., en vertu des dispositions de cette convention, ne doit porter que sur des points qu'au regard des autres on serait tenté d'appeler des points de détail: amélioration des méthodes d'entretien des voies, du parquage des trains, remplacement des trains à vapeur par des autorails à moteur, amélioration de la consommation, etc.

Mais quels sont, par contre, les points qu'on laisse dans l'ombre, qu'on n'ose même pas aborder et sur lesquels, quelles que soient nos idées respectives, il faudra bien engager la discussion? Je pourrais être personnellement taxé de parti-pris en appelant l'attention sur tel ou tel point particulier. C'est donc à la Cour des comptes que je vais encore laisser ce soin. Cet organisme, qui vient, il y a six semaines à peine, de déposer un rapport, indique les dispositions qui seraient véritablement génératrices d'économies; il s'agit des réformes de structure qui ne peuvent être réalisées que par la loi, de l'élévation de l'âge de la retraite, qui ne peut se réaliser que par la loi, du dégagement d'effectifs pléthoriques, des remèdes à apporter à l'extension abusive du statut des cheminots à des catégories de collaborateurs qui n'ont rien à voir avec les chemins de fer, de la liquidation d'une vingtaine de filiales, de la réduction importante de charges sociales abusives qui atteignent le chiffre record de 92 p. 100, enfin de l'abus des titres de circulation — 10 millions de titres en 1951 — dont M. le ministre estime sans doute qu'ils ne sont pas délivrés assez généreusement, puisqu'il a étendu, il y a peu de temps, le nombre des bénéficiaires.

Quoi qu'il en soit, dans tous ces domaines, par toutes ces mesures dont la plupart relèvent d'ailleurs du domaine législatif, on pourrait réaliser rapidement une économie supplémentaire d'au moins une cinquantaine de milliards. Voilà pour-

quoi nous ne pouvons pas échapper à ces diverses mesures et à la loi, si nous voulons véritablement procéder à une réorganisation, qui ne soit pas un leurre ou une façade, des transports en général et de la S. N. C. F. en particulier.

J'ai alors demandé à M. le ministre, en commission des finances: Puisque nous ne pouvons pas échapper à la loi, est-ce que le Gouvernement va prendre l'initiative de faire inscrire à l'ordre du jour des prochaines séances du Parlement, en priorité et d'une manière urgente, comme vous en sentez tous la nécessité, le problème de la réforme des transports et de la S. N. C. F. ?

Je dois vous dire, ayant relu la sténographie des débats, pour ne pas trahir la pensée du ministre, que je n'ai reçu qu'une réponse évasive. Je vous la lis textuellement: « Le Gouvernement a fait un effort. Si le Parlement estime qu'il peut apporter son concours en reprenant ce projet, je ne peux que l'en féliciter ».

M. le ministre. Puisque vous faites une citation, je voudrais que vous lisiez la suite de ce que j'ai dit à la commission, en particulier la fin de mon intervention, car les citations tronquées ne constituent pas des arguments.

M. Pellenc. Je ne voudrais pas être suspecté ici, ni par vous, monsieur le ministre, ni par mes collègues, de faire des présentations tendancieuses. J'ai pris la précaution à deux reprises en commission, et mes collègues peuvent en témoigner, de faire préciser votre position au regard d'une initiative gouvernementale pour un vote rapide d'une loi. Et, relisant la sténographie de votre audition, que je tiens à votre disposition, je n'ai précisément retenu, pour la citer, que celle de vos déclarations qui apparaissait la plus nette.

Il est bien évident, mes chers collègues, que si les dispositions de la convention étaient homologuées par le Parlement d'une manière définitive, il n'y aurait pratiquement plus d'urgence à discuter le projet de réforme des transports et de la S. N. C. F. La société a quatre ans devant elle pour procéder à 27 milliards d'économie. Le budget de l'Etat, automatiquement, prend à sa charge d'abord 60 milliards de contribution aux dépenses de la société et puis, par le jeu de ladite convention, si cela ne suffit pas et s'il refuse une élévation des tarifs, il prend obligatoirement à sa charge le restant du déficit.

Voilà en présence de quelle situation nous nous trouvons. Allons-nous alors risquer de continuer pendant quatre ans de découvrir des déficits énormes, ou allons-nous dire au Gouvernement que nous admettons pour l'année prochaine les dispositions qu'il a prises et que nous ne contestons pas, avec le désir de voir dans le courant de cette année 1953 régler véritablement par le Parlement le problème de la S. N. C. F. et des transports ?

Toute la question est là. C'est la raison pour laquelle, à une heure où tout le monde doit accomplir un effort dans l'œuvre de stabilisation du franc, votre commission des finances unanime a estimé que l'un des services publics les plus importants devait apporter une contribution importante à cette œuvre de stabilisation du franc et qu'il appartenait au Parlement de la définir. L'opinion publique ne comprendrait pas que les particuliers soient seuls à devoir faire les frais de sacrifices parfois douloureux et que l'Etat lui-même n'accomplisse pas un effort équivalent.

Au surplus, je vous signalerai que cette mesure conservatoire affirme une volonté qui est en conformité absolue avec celle qu'a manifestée à l'unanimité la commission des transports et du tourisme de l'Assemblée nationale, ainsi que l'Assemblée nationale elle-même, laquelle, par un vote massif de 500 voix contre 116, a adopté très exactement une position analogue.

Abordons enfin un problème, qu'on évoque depuis deux ans et au sujet duquel, fort ironiquement tout à l'heure, notre collègue M. Pinton disait: nous en sommes exactement au même point.

Le moment est venu de le résoudre dans son ensemble. Le pays, qui se trouve devant les plus grandes difficultés, ne comprendrait pas que l'on s'y soit encore une fois soustrait.

M. le président. Nous en revenons donc au chapitre 45-43, précédemment réservé et dont je rappelle le libellé: « Chemins de fer. — Subventions d'équilibre à la Société nationale des chemins de fer français: 30 milliards. »

Je rappelle que M. Vanrullen et les membres du groupe socialiste ont proposé, par amendement, de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs. Il n'a pas été statué sur cet amendement qui a déjà été défendu.

M. Vanrullen. Je demande la parole.

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

M. Vanrullen. Je tiens à rappeler que cette réduction a pour objet de demander le dépôt devant le Parlement, avant le 1^{er} octobre 1953, d'un projet de loi portant organisation de tous les moyens de transport.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Monsieur le président, je ne recommencerais pas, bien sûr, l'exposé sur la réorganisation des transports que j'ai fait tout à l'heure. Si c'est sous la forme d'un amendement que le Sénat demande au Gouvernement de le tenir au courant et de déposer, non pas un projet de loi mais, éventuellement, des projets de loi portant organisation de tous les moyens de transport, je ne veux que constater — tout en restant naturellement dans le cadre de la politique que j'ai définie tout à l'heure — que cette formule se rapprocherait plus de ce que j'ai demandé que la formule proposée par l'article 4 qui m'enferme dans un cadre et qui me met dans une position très délicate vis-à-vis des chemins de fer.

L'Assemblée est souveraine, elle est maîtresse de ses décisions. Je lui demanderais pourtant de bien vouloir substituer aux mots « un projet de loi » qui figurent dans l'exposé des motifs les mots « de projets de loi ».

M. le président. Monsieur le ministre, je crois que vous faites une confusion.

L'exposé des motifs n'est pas soumis au vote; le Conseil se prononce seulement sur le chapitre.

M. le ministre. C'est exact et je m'excuse, monsieur le président.

M. le président. L'interprétation donnée par M. le ministre du commentaire de M. Vanrullen sur son amendement ne constitue donc pas l'objet du vote.

M. Georges Laffargue. Je demande la parole.

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

M. Georges Laffargue. Monsieur le président, les explications fournies, tant par M. Vanrullen que par M. le ministre des travaux publics semblaient indispensables, le vote indicatif de réduction de crédit ayant un but nettement déterminé.

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

Je mets aux voix l'amendement de M. Vanrullen.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Personne ne demande la parole?

Je mets aux voix le chapitre 45-43, avec le chiffre de 29.999 millions 999.000 francs, résultant de l'adoption de l'amendement de M. Vanrullen.

(Le chapitre 45-43, avec ce chiffre, est adopté.)

M. le président. Nous reprenons le chapitre 45-44 qui a été précédemment appelé et avait été également réservé.

J'en rappelle le libellé: « Chemins de fer. — Contribution exceptionnelle de l'Etat, pour l'exercice 1953, à diverses dépenses de la Société nationale des chemins de fer français: 60.470 millions 999.000 francs. »

Personne ne demande la parole?...

Je mets aux voix le chapitre 45-44 avec le chiffre de la commission.

(Le chapitre 45-44 est adopté.)

M. le président. Je vais maintenant mettre aux voix l'ensemble de l'article 1^{er}.

M. Pinton. Je demande la parole.

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

M. Pinton. Je sais, monsieur le président, que le chapitre 45-44 est adopté. Il n'empêche que les observations que j'ai présentées au sujet de la R.A.T.P. peuvent intervenir maintenant, car dans le chiffre des 116 milliards, qui représente l'ensemble des dépenses inscrites au titre IV, figurent un certain

nombre de crédits qui sont prévus pour la R.A.T.P. Je m'étais permis de poser un certain nombre de questions et mon vote est conditionné par la réponse que j'obtiendrai à ces questions.

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

M. le ministre. Je réponds volontiers à la question posée par M. Pinton et je m'excuse de ne pas l'avoir fait plus tôt.

Les déclarations de M. le sénateur Pinton sont exactes. C'est, en effet, en ce qui concerne la convention avec la R.A.T.P., l'application stricte de la loi de 1948. Nous remboursons un certain nombre de tarifs réduits: familles nombreuses, etc., avec un plafond de 15 p. 100 des recettes.

M. le sénateur Pinton a exprimé la crainte de voir le budget en déséquilibre, ce qui nécessiterait un complément de dotation. Sans pouvoir entrer dans des explications qui nous entraîneraient trop loin, mais me tenant à sa disposition, je puis lui dire que nous ne demanderons pas de crédit nouveau.

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

Je mets aux voix l'ensemble de l'article 1^{er} avec la somme globale de 175.205.233.000 francs et la somme de 58.755.033.000 francs pour le titre III (moyens de service) et de 116.450 millions 200.000 francs pour le titre IV (interventions publiques), résultant des votes émis sur les états A et B.

(L'ensemble de l'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. Nous en revenons maintenant à l'article 4 (nouveau).

Je rappelle que le Gouvernement a manifesté son opposition à cet article, ce qui équivaut à une demande de disjonction.

M. Courrière. Je demande la parole.

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

M. Courrière. Je m'étonne de l'émotion qui s'est emparée du Gouvernement en ce qui concerne l'article 4 (nouveau), parce que j'ai entendu, dans d'autres temps, des discours sérieux et puissants qui demandaient précisément au Gouvernement de traduire dans un texte les accords devant lier le Gouvernement à la Société nationale des chemins de fer français.

Je suis étonné qu'aujourd'hui, par un texte réglementaire, l'on puisse décider que le Gouvernement, dans l'avenir, payera telle ou telle partie du déficit de la Société nationale des chemins de fer français. Ce que l'on nous demande, c'est d'entériner d'une manière définitive le paiement par le Gouvernement d'une partie du déficit de la Société nationale des chemins de fer français.

Vous ne vous étonnez pas que le groupe socialiste demande à être éclairé sur l'ensemble des dispositions qui doivent être établies par la loi et non point par des règlements en ce qui concerne les rapports qui doivent régir les relations entre l'Etat et la Société nationale des chemins de fer français.

Vous me direz peut être qu'il est curieux que je rejoigne en ce moment-ci M. Pellenc. Nous l'avons combattu si souvent que nous ne pouvons pas être suspects. Mais, tout de même, lorsqu'il y a quelque chose de raisonnable, il faut le dire; le Conseil de la République n'a pas le droit d'écarter un texte raisonnable qui lui est proposé par sa commission.

Que dit ce texte? Il dit que les accords intervenus par la voie réglementaire vaudront pour 1953, mais qu'un texte législatif doit être déposé devant le Parlement et voté par lui pour les années qui viennent: Je ne vois pas en quoi le Gouvernement peut trouver cela extraordinaire ou dangereux pour lui. Je considère, au contraire, que c'est lui donner la possibilité de nous présenter des textes ainsi que le Conseil de la République l'a demandé à de nombreuses reprises.

Si nous demandons le dépôt d'un texte, ce n'est pas pour rejoindre les préoccupations de M. Pellenc. Nos préoccupations sont très différentes des siennes. Nous savons qu'il est nécessaire de réorganiser la S. N. C. F. et d'organiser la coordination des transports; nous voulons le faire par un texte législatif et nous n'entendons pas être liés par des décisions unilatérales du Gouvernement.

Nous disons, par conséquent, que nous acceptons l'article 4 nouveau parce que, pour l'année 1953, la S. N. C. F. disposera des sommes nécessaires à son fonctionnement et que, dans l'avenir, un texte de loi établira les rapports entre la S. N. C. F. et l'Etat.

Quant aux économies réclamées par M. Pellenc, nous faisons toutes les réserves possibles. Nous ne pensons pas que ce soit

en frappant le lampiste ou en augmentant l'âge de la retraite que l'on arrivera à combler le déficit.

Il y a d'autres mesures à prendre, mais elles doivent être votées par le Parlement et non pas arrêtées par une décision unilatérale du Gouvernement. Nous acceptons pour l'année 1953 ce qui a été décidé et nous demandons au Parlement de trancher pour les années suivantes. Nous voterons donc l'article 4 et nous demandons un scrutin public.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Mesdames, messieurs, je m'étonne de cette intervention qui vient se placer après mon exposé qui a été suffisamment long et qui a répondu en tous points à des questions qui viennent de m'être posées une fois de plus. Je m'étonne d'autant plus de l'intervention de M. Courrière que, très longuement, au cours de la séance, tous les points intéressants ont été soulevés et toutes les réponses ont été données.

L'avenant a été rédigé en fonction des textes législatifs. Ce sont les assemblées qui ont fourni les éléments du texte. Je ne veux pas rouvrir un débat que nous avons, pour l'instant, épuisé.

Je pourrais citer, moi aussi, des appréciations flatteuses et récentes en ce qui concerne notamment la commission de vérification des entreprises publiques qui, dans un rapport paru au *Journal officiel* du 4 octobre dernier, traite des avenants et estime qu'ils constituent des éléments extrêmement favorables sur lesquels on peut asseoir une politique nouvelle.

Je pense qu'il est superflu de revenir sur ce texte maintenant. Je voudrais cependant, pour finir d'éclairer le Sénat, lire les quelques lignes suivantes:

« La date des nouveaux accords est évidemment trop récente pour que la commission ait pu en évaluer, moins encore en apprécier, les répercussions sur une situation financière, dont elle avait cru devoir signaler la gravité croissante et dont elle sera appelée, compte tenu des stipulations nouvelles, à suivre l'évolution au cours de ses prochains travaux.

« Parmi d'autres objectifs, l'avenant du 11 juillet 1952 tend à égaliser les charges entre les divers moyens de transport. En prenant à son compte une part importante du coût de l'entretien et du renouvellement des voies, de l'entretien des ouvrages d'art et des installations de sécurité, ainsi que du gardiennage des passages à niveau situés sur les routes nationales, en assumant, en outre, à compter du 1^{er} janvier 1952, le service des pensions afférentes aux agents retraités depuis le 1^{er} janvier 1949, et non remplacés dans l'effectif total, l'Etat diminuera dans une large mesure le déficit des chemins de fer tel qu'il ressortait de la précédente répartition des charges. Il créera par là même à la Société nationale des chemins de fer français l'obligation stricte de résorber, par ses propres moyens, le déficit subsistant après ce transfert de dépenses. »

Ce document, daté du 4 octobre 1952, émane de la commission de vérification des entreprises nationalisées. Il confirme ce que j'ai dit au cours de mon exposé, de mon trop long exposé sans doute. Par conséquent, mesdames, messieurs, je crois avoir suffisamment éclairé le débat et je ne puis maintenant que laisser à M. le président le soin de vous consulter sur l'article.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur. Je voudrais donner l'avis de la commission, rappeler qu'elle a très largement débattu la question, et que, quant à la recevabilité de l'amendement de M. Pellenc, son attention a été attirée sur les conséquences de la délégation de pouvoir qui lui était donnée par la loi du 14 avril 1950. Mais la commission a jugé, comme je l'ai dit d'ailleurs dans mon rapport, et ceci à l'unanimité, que le décret approuvant l'avenant du 10 juillet heurtait d'une façon formelle l'esprit dans lequel la loi du 14 avril 1950 avait été votée. C'est précisément cet argument de poids qui a entraîné l'unanimité du vote au sein de la commission des finances. Par conséquent le rapporteur, qui doit fidèlement et loyalement traduire la volonté de la commission des finances, encore à plus forte raison quand celle-ci est unanime, demande au Conseil de la République de voter l'article 4 (nouveau).

M. Pinton. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Pinton. Je suis extrêmement gêné; je n'ai *a priori* aucune observation à présenter contre le texte même de l'article 4

(nouveau) qui pose un certain nombre de principes élémentaires du régime d'assemblées.

Seulement, je m'interroge. On dit : il faut que nous ayons un texte à discuter. Fort bien, mais il y a deux ans que le Parlement a été saisi. Un texte, qui s'appelle, je crois le projet Pinay, a été déposé, si mes souvenirs sont exacts, avant la fin de 1950. L'Assemblée nationale a envoyé ce texte à sa commission. Cette commission a pu l'étudier. Elle l'a même tellement étudié qu'elle l'a pratiquement vidé de sa substance. (Sourires.)

Malgré tout, le nouveau texte ainsi édulcoré n'a jamais pu être inscrit à l'ordre du jour de l'Assemblée nationale. Je suis très gêné de paraître mettre en cause l'Assemblée nationale en disant que notre Assemblée ne demanderait qu'à délibérer, mais qu'elle ne peut le faire en raison de la Constitution.

C'est vrai, mais faisons ici notre examen de conscience. Sommes-nous bien sûrs que nous aurions mieux discuté si nous en avions eu le droit ? Je l'espère, mais cela me gêne pour porter condamnation contre l'autre Assemblée.

En admettant que le Parlement soit solidaire, sommes-nous bien sûrs que le Parlement ait exactement fait son devoir ?

A la vérité, il faut bien avouer que si l'on a déposé des lois cadres, c'est parce que le déficit ne diminuait pas et que le Gouvernement a voulu essayer un certain nombre de mesures bonnes ou mauvaises. On les lui a refusées. La loi du 4 juin a donné certains droits au Gouvernement en l'empêchant en fait de porter un remède profond aux causes mêmes du déficit.

Alors, que faisons-nous aujourd'hui ? Nous rappelons une fois de plus qu'il faut que nous ayons des textes. Ce serait beaucoup plus commode si nous avions d'abord discuté ceux qui étaient en notre possession, et que nous avons pratiquement négligés.

Dans cette affaire, je me demande où est la sagesse et si elle ne consiste pas à se réfugier dans une courageuse abstention. (Sourires.)

M. le rapporteur pour avis. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. Je suis obligé de déclarer que je suis absolument contre l'amendement de la commission des finances. Je regrette qu'elle l'ait adopté à l'unanimité.

Je constate qu'une loi votée par le Parlement a donné au ministre la possibilité par avenant de modifier les rapports entre la Société nationale des chemins de fer français et l'Etat. En fonction de cette loi, le ministre a pris cet avenant.

Je considère que ce n'est pas par le biais d'une disposition artificielle de la loi de finances que nous devons modifier le problème des rapports des modes de transports avec l'Etat. J'estime, par conséquent, qu'il serait plus sage aujourd'hui de ne pas introduire cette disposition dans la loi de finances, étant entendu que le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme nous a dit lui-même tout à l'heure qu'il serait prêt, dès que le vote du budget serait terminé, à étudier et à soumettre aux Assemblées des projets étudiant complètement les problèmes de coordination dans lesquels se trouvent inclus ceux des rapports de la Société nationale des chemins de fer français avec l'Etat.

Par conséquent, j'estime que c'est par cette voie d'un projet de loi nouveau touchant ces problèmes que l'on doit résoudre ce problème et non pas par le biais d'un article additionnel à une loi de finances.

M. Georges Laffargue. Très bien !

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

Je mets aux voix l'article 4 (nouveau).

Je suis saisi d'une demande de scrutin présentée par le groupe socialiste.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis. — MM. les secrétaires en font le dépouillement.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre de votants.....	292
Majorité absolue	147
Pour l'adoption	93
Contre	199

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Dans ces conditions, l'amendement n° 9 de M. Bertaud n'a plus d'objet.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'ensemble de l'avis sur le projet de loi.

(Le Conseil de la République a adopté.)

— 3 —

REPARTITION DE LA TAXE LOCALE DANS LE DEPARTEMENT DE LA SEINE

Adoption d'une proposition de résolution.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de résolution de MM. Deutschmann, Bertaud, Jacques Debù-Bridel, Mme Marcel Devaud, MM. Jean Fleury, Jean Guiter, Jacques-Destrée et Henry Torrès, tendant à inviter le Gouvernement à modifier pour le département de la Seine les modalités de répartition de la taxe locale (N° 814, année 1951 et 387, année 1952.)

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission de l'intérieur.

M. Deutschmann, rapporteur de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie). Mesdames, messieurs, c'est au nom de la commission de l'intérieur que j'ai l'honneur de vous présenter un rapport tendant à modifier, pour le département de la Seine, les modalités de répartition de la taxe locale.

Etant donné l'heure avancée, je pense, si vous voulez me le permettre, que je pourrai simplement vous donner les conclusions du rapport, puisqu'aussi bien vous avez entre les mains le texte du rapport lui-même.

Je ne sais pas si le Conseil est d'accord pour cette procédure expéditive.

M. le président. Il est tout à fait d'accord. (Assentiment.)

M. le rapporteur. Les communes de moins de 10.000 habitants reçoivent 60 p. 100 d'attributions directes; 15 p. 100 vont aux départements et 25 p. 100 au fonds national.

Pour les villes de 10.000 à 100.000 habitants, les communes reçoivent directement 65 p. 100 au lieu de 60; 15 p. 100 vont au département et 20 p. 100 au fonds national de péréquation.

Les villes de plus de 100.000 habitants reçoivent 70 p. 100 comme attribution directe, 15 p. 100 revenant au département, 15 p. 100 au fonds de péréquation.

En ce qui concerne le département de la Seine, les communes reçoivent 75 p. 100, 15 p. 100 allant au département et 10 p. 100 au fonds de péréquation.

La question qui nous intéresse est purement départementale, puisqu'il s'agit de modifier les règles qui régissent le fonds départemental de péréquation du département de la Seine. Je dois dire que les 80 maires de la Seine, consultés, ont donné par avance leur adhésion aux décisions que je vais vous soumettre et que le préfet de la Seine, également consulté au nom de la ville de Paris, a également donné son adhésion.

En conclusion, pour satisfaire les travaux qui ont été faits par les maires de la Seine et le rapport de la commission de l'intérieur, qui a l'adhésion du préfet de la Seine, je le répète, pour satisfaire au vœu émis par le fonds national de péréquation, nous proposons les mesures suivantes pour prendre effet au titre de l'année 1953 :

1° Suppression des deux fonds communs institués par les lois des 31 décembre 1942 et 2 juillet 1943;

2° Une participation de la ville de Paris qui ne saurait être inférieure à 0,10 franc par 100 francs de recette constatée sur son territoire;

3° Création d'un fonds départemental de péréquation, géré par un comité qui serait constitué à l'image du comité national de péréquation;

4° Des modalités de répartition (dans le cadre de la loi du 30 décembre 1948) ainsi définies :

a) 40 p. 100 au titre d'attribution directe (recettes encaissées dans la commune en cause);

b) Une attribution, à la charge du fonds départemental de péréquation, permettant de garantir, à chaque commune, des recettes d'un montant égal à celles effectuées en 1952;

c) Le complément serait réparti selon des règles déterminées par le fonds départemental de péréquation.

Sous le bénéfice de ces observations, votre commission de l'intérieur vous demande d'adopter la proposition de résolution qu'elle vous a soumise.

M. Pidoux de La Maduère. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Pidoux de La Maduère.

M. Pidoux de La Maduère. Je suis tout à fait d'accord avec M. le rapporteur en ce qui concerne les mesures pour le département de la Seine. Mais, en ce qui nous concerne, je ne puis les voter que comme un progrès vers la justice, parce que la justice ne sera réalisée que le jour où ces mesures s'étendront, non pas sur le département de la Seine, mais sur la région parisienne tout entière.

Il est évident — notre collègue M. Diethelm l'a souligné à plusieurs reprises devant cette Assemblée — que nous supportons, dans les départements et dans la banlieue, de très lourdes charges, que les emprunts restent à notre charge dans le domaine des cantines scolaires et des colonies de vacances, que nous avons à notre charge les vieux travailleurs, etc., et que tous les habitants de nos communes travaillent et consomment à Paris qui, de ce fait, profite de la taxe locale.

Nous n'ignorons pas que toute la France va participer aux dépenses qu'impose à Paris son titre de capitale, mais nous voudrions que ce soit à titre de capitale et non pas de fille respectueusement entretenue par les communes de banlieue. *(Sourires.)*

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

M. le rapporteur. Je voudrais répondre à M. Pidoux de La Maduère que, pour logique que soit son argumentation, il y a, dans le cadre qui nous occupe, une réglementation particulière au département de la Seine, tandis que le département de Seine-et-Oise, qu'il représente, bénéficie du régime général appliqué sur l'ensemble du territoire. Or, ces modifications que je propose ne concernent que le département de la Seine. Elles n'engagent ni les finances de l'Etat ni quoi que ce soit. Il s'agit simplement d'une répartition intérieure.

On pourrait même penser qu'il appartiendrait purement et simplement aux communes de la Seine de s'entendre avec la ville de Paris, mais cela doit être réglé par la voie parlementaire. C'est pourquoi nous avons présenté cette proposition de résolution au Conseil de la République.

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

La discussion générale est close.

Je consulte le Conseil de la République sur le passage à la discussion de l'article unique de la proposition de résolution.

(Le Conseil décide de passer à la discussion de l'article unique.)

M. le président. Je donne lecture de l'article unique.

« Le Conseil de la République invite le Gouvernement à déposer un projet de loi portant révision, pour le département

de la Seine, des modalités particulières de répartition de la taxe locale sur le chiffre d'affaires. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix la proposition de résolution.

(Le Conseil de la République a adopté.)

— 4 —

DEPOT D'UN RAPPORT

M. le président. J'ai reçu de M. Pinton un rapport, fait au nom de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, complétant l'article 17 de la loi du 22 juillet 1922 en ce qui concerne les droits à pension de certains agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways (N° 374, année 1952).

Le rapport sera imprimé sous le n° 545 et distribué.

— 5 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel pourrait être l'ordre du jour de notre prochaine séance, fixée au vendredi 14 novembre, à quinze heures :

Fixation de la date de discussion de la question orale avec débat de M. Coudé du Foresto à M. le président du conseil sur l'application des dispositions prévues à l'article 2 de la loi autorisant la ratification du traité instituant une communauté européenne du charbon et de l'acier ;

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (travail et sécurité sociale) (n°s 485 et 521, année 1952 — M. Marrane, rapporteur) ;

Suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (agriculture) (n°s 489 et 510, année 1952. — M. de Montalembert, rapporteur ; et 542, année 1952, avis de la commission de l'agriculture — M. Driant, rapporteur).

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

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée vendredi 14 novembre, à une heure trente minutes.)

Le Directeur du service de la sténographie
du Conseil de la République,
CH. DE LA MORANDIÈRE.

**Propositions de la conférence prescrite par l'article 32
du règlement du Conseil de la République.**

(Réunion du 13 novembre 1952.)

Conformément à l'article 32 du règlement, le président du Conseil de la République a convoqué pour le jeudi 13 novembre 1952 les vice-présidents du Conseil de la République, les présidents des commissions et les présidents des groupes.

La conférence des présidents propose au Conseil de la République de tenir séance :

A. — Demain, vendredi 14 novembre 1952, à quinze heures, avec l'ordre du jour suivant :

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (Travail et sécurité sociale).

B. — Le mardi 18 novembre, à quinze heures, avec l'ordre du jour suivant :

1^o Réponses des ministres aux questions orales sans débat :

a) N^o 340, de M. Leccia à M. le ministre de la santé publique et de la population ;

b) N^o 345, de M. Edmond Michelet à M. le ministre de la défense nationale ;

c) N^o 346, de M. Michel Debré à M. le ministre des affaires étrangères ;

d) N^o 341 de M. Michel Debré à M. le ministre de la France d'outre-mer ;

e) N^o 347, de M. Philippe Franceschi à M. le ministre de la France d'outre-mer ;

2^o Discussion du projet de loi (n^o 284, année 1952), adopté par l'Assemblée nationale, tendant à modifier la législation sur le remembrement ;

3^o Discussion du projet de loi (n^o 290, année 1952), adopté par l'Assemblée nationale, relatif à l'emploi de la main-d'œuvre étrangère dans les départements de la Guadeloupe, de la Martinique et de la Réunion ;

4^o Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (Santé publique et population) ;

5^o Discussion de la proposition de loi (n^o 452, année 1952), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à abroger l'article 1^{er} de la loi du 3 février 1941 et à remettre en vigueur les articles 67 à 74 du code du vin pour assurer l'assainissement total du marché du vin ;

6^o Discussion de la proposition de loi (n^o 354, année 1952), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 56 de l'ordonnance du 17 octobre 1945 modifiée, relatif à la conversion du métayage en fermage ;

7^o Discussion de la proposition de loi (n^o 355, année 1952), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à modifier l'article 22 de l'ordonnance du 17 octobre 1945, modifié en dernier lieu par la loi du 31 décembre 1948, relatif au prix des baux à ferme.

C. — Le jeudi 20 novembre, à quinze heures trente, avec l'ordre du jour suivant :

1^o Discussion des conclusions du rapport supplémentaire fait par M. Jozeau-Marigné au nom du 3^e bureau sur les opérations électorales du département de la Haute-Saône (élection de M. Perrot-Migeon) ;

2^o Discussion des conclusions du rapport fait par M. Marcilhacy au nom de la commission chargée d'examiner trois demandes en autorisation de poursuites contre un membre du Conseil de la République (n^{os} 465, 466 et 467, année 1952) ;

3^o Discussion des conclusions du rapport (n^o 321, année 1952) de M. Michel Debré tendant à modifier l'article 15 du règlement du Conseil de la République ;

4^o Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (Présidence du conseil) ;

5^o Sous réserve de la distribution du rapport, discussion du projet de loi (n^o 374, année 1952), adopté par l'Assemblée nationale, complétant l'article 17 de la loi du 22 juillet 1922 en ce qui concerne les droits à pension de certains agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways ;

6^o Sous réserve de la distribution du rapport, discussion de la proposition de loi (n^o 342, année 1952), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à compléter l'article 8 de la loi du 1^{er} octobre 1917 sur la répression de l'ivresse publique et sur

la police des débits de boissons, en ce qui concerne les mineurs de moins de seize ans.

En outre, la conférence des présidents a envisagé la date du vendredi 21 novembre 1952, à quinze heures, pour la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (France d'outre-mer).

Enfin, la conférence des présidents a envisagé qu'aucune des séances de la semaine prochaine ne devrait se prolonger au delà de minuit.

Conformément à l'article 34 du règlement, la conférence des présidents a décidé d'inscrire à l'ordre du jour du troisième jour de séance suivant la distribution du rapport, le vote sans débat de la proposition de loi (n^o 493, année 1952), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à la création d'un comité interprofessionnel des vins d'appellation contrôlée de Touraine.

ANNEXE

au procès-verbal de la conférence des présidents.

(Application de l'article 32 du règlement.)

NOMINATION DE RAPPORTEURS

ÉDUCATION NATIONALE

M. de Maupou a été nommé rapporteur de la proposition de résolution (n^o 495, année 1952) de M. Brizard tendant à inviter le Gouvernement à déposer un projet de loi en vue de transférer à l'Etat la charge financière des communes relative aux frais d'instruction publique en ce qui concerne les collèges de plus de 200 élèves.

FAMILLE

Mme Delabie a été nommée rapporteur de la proposition de loi (n^o 342, année 1952), adoptée par l'Assemblée nationale, sur la répression de l'ivresse publique et sur la police des débits de boissons, en ce qui concerne les mineurs de moins de seize ans.

M. Your'h a été nommé rapporteur pour avis du projet de loi (n^o 506, année 1952), adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits de fonctionnement des services civils pour l'exercice 1953 (Santé publique et population), renvoyé pour le fond à la commission des finances.

INTÉRIEUR

M. Soldani a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n^o 517, année 1952), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à la réparation des préjudices de carrière subis par certains fonctionnaires.

JUSTICE

M. Marcilhacy a été nommé rapporteur du projet de loi (n^o 490, année 1952), adopté par l'Assemblée nationale, modifiant les articles 25, 30 et 35 de la loi du 29 juillet 1881 sur la liberté de la presse.

M. Charlet a été nommé rapporteur de la proposition de loi (n^o 482, année 1952), adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à compléter l'article 113 du code d'instruction criminelle sur les demandes de mise en liberté provisoire.

M. Vauthier a été nommé rapporteur de la proposition de loi tendant à rendre applicables dans les départements d'outre-mer les dispositions de la loi n^o 46-744 du 18 avril 1946 et de toutes celles qui l'ont modifiée ou complétée, modifiant la loi du 30 juin 1926 réglant les rapports entre locataires et bailleurs en ce qui concerne le renouvellement des baux à loyer d'immeubles ou de locaux à usage commercial ou industriel.

Erratum

au compte rendu in extenso de la séance du 12 novembre 1952.

Page 1928, 2^e colonne, 5^e alinéa :

Insérer les mots ci-après :

(M. Kalb remplace M. René Coty au fauteuil de la présidence.)

PRÉSIDENCE DE M. KALB

vice-président.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE

LE 13 NOVEMBRE 1952

Application des articles 82 et 83 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 82. — Tout sénateur qui désire poser une question écrite au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, 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 conseiller et à un seul ministre.

« Art. 83. — Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu in extenso; 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. »

AGRICULTURE

3888. — 13 novembre 1952. — **M. Gaston Chazette** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que l'article 22 de la loi du 10 juillet 1952, n° 52-799, assurant la mise en œuvre du régime de « l'allocation de vieillesse des personnes non salariées » et la substitution de ce régime à celui de « l'allocation temporaire », stipule que les bénéficiaires de « l'allocation de vieillesse agricole » exploitant des terres dont le revenu cadastral initial est inférieur à 150 francs sont exonérés des cotisations prévues aux articles 20 et 21 de la même loi; que l'article 21 du décret du 18 octobre 1952, n° 52-1106, stipule, au contraire, que les allocataires qui continuent leur exploitation, si le revenu cadastral initial des terres exploitées est inférieur à 150 francs ne sont tenus qu'au paiement des cotisations visées à l'article 9 du même décret; que les cotisations dont il fait état à l'article 9 du décret sont celles déjà mentionnées à l'article 20 de la loi, et lui demande, en conséquence, quelle interprétation il faut donner au décret du 18 octobre 1952 sur ce point précis.

3889. — 13 novembre 1952. — **M. Claudius Delorme** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que, d'après l'article 1^{er} du décret n° 52-918 du 30 juillet 1952 fixant le prix et les modalités de paiement de stockage et de rétrocession des céréales pour la campagne 1952-1953 (*Journal officiel* du 31 juillet 1952, pages 7786 et suivantes), « le prix de base à la production d'un quintal de blé tendre, métropolitain, sain, loyal et marchand, de la récolte 1952, est fixé à 3.445 F. A ce prix de base s'ajoute une marge de modernisation de 155 francs par quintal. Le prix de base servant au calcul des fermages et des paiements prévus en blé aux termes des conventions en cours est fixé à 3.445 francs, ce prix étant toutefois diminué du montant de la taxe de statistique fixée à l'article 11 du présent décret et, éventuellement, dans les conditions fixées par le décret n° 50-1023 du 22 août 1950, de la moyenne de la cotisation de résorption à la charge du fermier »; et lui demande: quel est le prix à retenir lorsqu'il s'agit d'immeubles vendus moyennant une rente viagère variable suivant le cours du blé: 1° dans le cas où l'acte intervenu précise: « la valeur du blé sera déterminée par le prix officiel, dans le département au jour de chaque échéance, sans déduction d'aucune taxe; 2° dans l'hypothèse où la convention dispose que la « valeur du blé sera déterminée par le prix officiel du mois précédent la date d'exigibilité de la rente, déduction faite, s'il y a lieu, des taxes diverses existantes ».

BUDGET

3890. — 13 novembre 1952. — **M. Georges Laffargue** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget**: 1° quel a été, pour l'exercice 1951, le produit total des divers impôts et taxes perçus sur les viandes, qui ont été remplacés, à compter du 1^{er} janvier 1952, par la taxe dite « de circulation » instituée par la loi n° 51-598 du 24 mai 1951; 2° pour combien est entré, dans les prévisions de recettes de l'exercice 1952, le renclément escompté de la taxe de circulation sur les viandes et suivant quelles modalités a été déterminé ce rendement; 3° si et dans quelle mesure ces prévisions ont été affectées par l'application des dispositions du décret n° 52-431 du 26 avril 1952 portant abatement de 44 francs par kilogramme pour les viandes de porc, à compter du 1^{er} avril 1952, 4° quel a été le produit total de la taxe de circulation sur les viandes pour le 1^{er} semestre 1952; 5° s'il est possible d'indiquer la répartition, par département, de ce dernier produit ainsi que la ventilation des produits départementaux entre recettes provenant de vignettes délivrées contre consignation et recettes délivrées sous caution.

3891. — 13 novembre 1952. — **M. Georges Laffargue** demande à **M. le secrétaire d'Etat au budget**: 1° combien d'infractions aux dispositions légales et réglementaires relatives à la taxe de circulation sur les viandes ont donné lieu à procès-verbal; 2° s'il est possible d'indi-

quer la répartition de ces procès-verbaux entre les différentes natures d'infractions; 3° quel est, pour l'ensemble du territoire, et si possible par département, le montant d'une part, des droits que le contrôle de la taxe a permis de recouvrer, d'autre part, des amendes infligées à la suite de ce contrôle.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

3892. — 18 novembre 1952. — **M. Jean Clerc** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que, par décret n° 52-161 portant modification du décret n° 47-1357 du 15 juillet 1947, il a intérêt, sauf « autorisation du ministre des finances » aux personnes physiques, de nationalité étrangère, ayant leur résidence habituelle en France tout achat ou vente en bourse de valeurs mobilières étrangères; que ce décret qui a pour but de juguler la spéculation est parfaitement normal mais qu'il est un lourd handicap pour les étrangers, domiciliés en France depuis de nombreuses années, qui sont contribuables français, acquittant impôts, taxes et assujettis à l'impôt sur le revenu; et demande si les étrangers domiciliés en France, réunissant les conditions précitées, ne pourraient pas être autorisés à faire, sans autorisation, les opérations normales d'achat et de vente de valeurs étrangères; en effet, chacun sait que les autorisations de ce genre nécessitent toujours de longs délais, préjudiciables aux intérêts légitimes de ces étrangers domiciliés en France.

3893. — 13 novembre 1952. — **M. Fernand Verdoille** appelle l'attention de **M. le ministre des finances et des affaires économiques** sur la taxe à laquelle sont assujettis les chiens appartenant aux gardes des eaux et forêts; ces animaux ne sauraient être assimilés à des chiens de luxe car ils sont les auxiliaires de ces agents pour la surveillance de la chasse, le dépistage des braconniers et la défense de leur maître et lui demande, compte-tenu de ces éléments, qui font de ces chiens un élément de travail et non de luxe, s'il ne serait pas possible de les assujettir à la taxe la moins élevée, par assimilation avec les chiens de garde ou les chiens de bergers.

3894. — 13 novembre 1952. — **M. Modeste Zussyt** expose à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** que l'article 6 de l'arrêté ministériel du 16 avril 1952 (*Journal officiel* du 17 avril 1952, page 463) prévoit que les dispositions amnistiantes de l'article 46 de la loi 52-401 du 14 avril 1952 ne sont pas applicables en matière de taxes C. A., notamment en cas d'établissement d'un procès-verbal; et demande pour que cet établissement du procès-verbal, par l'administration des contributions indirectes s'oppose aux effets de l'amnistie, s'il n'est pas nécessaire qu'il ait été notifié (au moins quant à son montant), conformément à l'article 1968, 1^{er} alinéa du code général des impôts, aux termes duquel la prescription est interrompue par « les procès-verbaux dûment enregistrés et notifiés ».

INTERIEUR

3895. — 13 novembre 1952. — **M. Xavier Pidoux de la Madère** expose à **M. le ministre de l'intérieur** que l'instruction du 6 août 1951 relative au régime de sécurité sociale des agents des départements et des communes prévoit que la cotisation due est calculée sur l'indemnité de résidence des fonctionnaires communaux, alors que cette indemnité est écartée du prélèvement pour les fonctionnaires de l'Etat. A la même question posée le 28 août 1951, il avait été répondu: « Les cotisations de sécurité sociale doivent être assises conformément au droit commun en la matière sur l'ensemble des émoluments. Toutefois, une exception ayant été apportée à cette règle pour les fonctionnaires de l'Etat par l'article 23 du décret du 26 octobre 1947, le département de l'intérieur a demandé aux ministres du travail et de la sécurité sociale et du budget que le même avantage soit accordé par décret aux agents des collectivités locales soumis au régime de sécurité sociale prévu par l'article 5 (§ 1^{er}) du décret du 2 mars 1951 ». Il demande à nouveau, le taux de cotisation étant le même et le risque convert par la sécurité sociale absolument identique, les raisons qui s'opposent à ce que les fonctionnaires communaux bénéficient du même régime que les fonctionnaires de l'Etat.

JUSTICE

3896. — 13 novembre 1952. — **M. Fernand Perrot-Migeon** demande à **M. le ministre de la justice** quels sont les honoraires (nature et montant) dus à un notaire pour l'ouverture d'un testament olographe, en garde dans son étude au jour du décès; si le notaire peut exiger des honoraires spéciaux, non prévus par décret, sous la forme de droit de garde, celle-ci n'ayant nécessité aucun travail ou soin spécial et n'ayant pas duré plus d'un mois.

REPONSES DES MINISTRES

AUX QUESTIONS ECRITES

AFFAIRES ECONOMIQUES

3817. — **M. Jean Bertaud** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques** si les restaurants communautaires qui ont succédé aux restaurants sociaux sont toujours en activité; si oui, quel est le régime qui leur est actuellement appliqué; dans quelles communes ils fonctionnent; quel est le nombre de personnes qu'ils ont journellement à traiter; enfin quel est le montant des subventions qui leur sont attribuées ainsi que le prix du repas exigé. (*Question du 23 octobre 1952.*)

Réponse. — 1° Les restaurants sociaux ont succédé aux restaurants communautaires après la libération et sont toujours en activité; 2° le régime appliqué à ces établissements est fixé par décret n° 51-616 du 23 mai 1951 (*Journal officiel* du 26 mai 1951) relatif à l'organisation d'aide économique et sociale; 3° cinquante et un restaurants sociaux fonctionnent à Paris, et cinquante-cinq dans la banlieue parisienne, répartis entre 33 communes; 4° les restaurants sociaux servent journellement environ 13.500 à 14.000 personnes, dont approximativement 5.000 bénéficiaires de la subvention accordée à l'O. A. E. S.; 5° la subvention accordée en 1952 à l'O. A. E. S. en vue de la compensation des repas à prix réduit s'élève à 138.887.000 francs sur lesquels sont prélevés les frais de contrôle de l'O. A. E. S. entraînés par l'application du service en cause; 6° le prix pratiqué dans les restaurants sociaux est actuellement de 100 francs pour les repas non compensés; il est ramené, grâce à la subvention susvisée, à 90 et 68 francs pour les consommateurs disposant de revenus inférieurs à des maxima fixés par arrêtés suivant l'importance de leurs ressources.

FINANCES ET AFFAIRES ECONOMIQUES

3642. — **M. Martial Brousse** renouvelle sa question écrite n° 3279 à **M. le ministre des finances et des affaires économiques**, et lui donne ci-après les renseignements qu'il désire connaître en lui demandant de lui indiquer: 1° si les carrières signalées, prises entre plusieurs centaines d'autres, sont, comme il le précise dans ses réponses aux questions écrites citées dans la question n° 3279, comparables; 2° comment et en vertu de quels textes un fonctionnaire, sans services militaires comptant pour l'avancement, a pu rejoindre un autre fonctionnaire, au 1^{er} janvier 1942, dans le 1^{er} échelon de la 2^e classe, alors que ce dernier a trois ans de services militaires comptant pour l'avancement; 3° que sont devenus à la date du 1^{er} janvier 1942 les deux ou trois ans de services militaires comptant pour l'avancement dont ont bénéficié (cf. questions écrites) les mutilés et anciens militaires; 4° quel est le temps que chacun d'eux a passé dans les classements intermédiaires et pourquoi cette différence. (*Question du 19 juin 1952.*)

Réponse. — Les dates d'entrée dans les cadres et d'ancienneté en 4^e classe du percepteur B. indiquées dans le tableau produit dans la question écrite n° 3279 du 3 janvier 1952 ne correspondent pas à la réalité: 1° les promotions accordées ayant été prononcées conformément aux dispositions statutaires du décret du 9 juin 1939, les carrières sont par suite comparables; 2° l'avancement dans le cadre des percepteurs est accordé à des cadences variables selon qu'il a lieu au grand choix, au choix ou à l'ancienneté (art. 47 du décret du 9 juin 1939). Or il se trouve justement que le percepteur A. bénéficiaire des plus fortes majorations d'ancienneté pour services militaires a été noté à l'ancienneté de 1940 à 1945, alors que le percepteur C était noté au grand choix et choix. D'autre part, pour satisfaire aux impératifs budgétaires, les promotions sont réparties par tranches au cours de l'année et aucune promotion n'est accordée avec une date d'effet antérieure au 1^{er} janvier de l'année à laquelle s'applique le tableau d'avancement. Aussi le jeu normal de l'avancement, dans le plus strict respect des règles statutaires, peut conduire à ce qu'un percepteur ne justifiant pas de rappels de services militaires rattrape et dépasse au cours de sa carrière un de ses collègues, bénéficiaire de rappels, entré dans les cadres en même temps que lui ou légèrement après lui. De même il est courant — et normal — que les carrières de deux percepteurs justifiant à un moment donné de la même ancienneté dans les mêmes classe et échelon ne demeurent pas parallèles par la suite; 3° le percepteur A conservait 2 mois 6 jours de reliquats de majorations pour services militaires; 4° les temps ont assez profondément varié selon les années et les classes et échelons pour les motifs exposés au paragraphe 2 (avancement au grand choix, au choix ou à l'ancienneté).

3703. — **M. Jean Péridier**, se référant aux réponses données aux questions écrites nos 14017 du 21 mars 1950, 16935 du 23 décembre 1950, demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** (direction de la comptabilité publique): 1° si ces réponses peuvent concerner également les chefs de service et dans l'affirmative s'il y a eu des chefs de service qui du fait que la promotion n'était pas obligatoire, n'ont pas été promus parce que d'aucuns (comme les percepteurs issus des emplois réservés, et nommés après 1929) n'étaient pas attardés; 2° si, comme l'administration l'indique, les nominations ou promotions prévues par le décret du 22 juin 1946 ne devaient pas être automatiques, les raisons pour lesquelles la direction de la comptabilité publique n'a pas précisé dans sa circulaire d'application ce point de vue, tout personnel, et dont l'importance est bien plus grande que la signification à donner au mot « appartenant » qui n'avaient pas besoin d'être expliqué puisque le décret stipulait « pendant une durée de huit années » et que pendant ce laps de temps, les agents en service au moment de la publication du décret devaient même à l'ancienneté être appelés à en bénéficier. (*Question écrite du 10 juillet 1952.*)

Réponse. — 1° Réponse affirmative; 2° l'article 1^{er} du décret du 22 juin 1946 stipulant: « A titre exceptionnel... les percepteurs... pourront être inscrits... », l'administration n'a pas vu, et ne voit pas, la nécessité de préciser que ces promotions ne sont pas automatiques.

3752. — **M. Léon Motais de Narbonne** demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques** dans combien de temps le décret portant création du cadre général des trésoreries des territoires d'outre-mer, placé sous l'autorité du ministre des finances,

prévu par le décret n° 50-1348 du 27 octobre 1950, sera soumis à la signature de M. le président du conseil des ministres; et attire son attention sur le retard apporté à la signature de ce texte annoncé depuis deux ans qui place les agents des anciennes trésoreries de l'Indochine, en particulier, dans une situation très difficile, après le transfert des services du Trésor aux différents Etats associés d'Indochine. (*Question du 1^{er} août 1952.*)

Réponse. — Il est difficile au secrétaire d'Etat aux finances de prendre un engagement précis touchant la date de publication du futur statut du personnel des trésoreries des territoires d'outre-mer. L'élaboration d'un statut requiert en effet l'intervention de la direction de la fonction publique et du conseil d'Etat, à qui un ministre ne peut prescrire de délai. L'avancement des travaux permet toutefois d'espérer que la publication du statut en cause interviendra avant le 31 décembre 1952. L'administration des finances qui poursuit cet objectif avec ténacité a d'ailleurs prévu que les dispositions attendues prendraient effet à compter du 1^{er} janvier 1952. La situation du personnel des anciennes trésoreries de l'Indochine a depuis longtemps retenu son attention et il est envisagé de mettre au point, après la publication du statut du personnel des trésoreries des territoires d'outre-mer, un statut particulier des fonctionnaires de la paie générale de France en Indochine.

3758. — **M. Vincent Rotinat** se référant aux réponses données aux questions écrites nos 14017 du 21 mars 1950 et 16935 du 23 décembre 1950, demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques**: 1° si ces réponses peuvent concerner également les chefs de service et dans l'affirmative s'il y a eu des chefs de service qui, du fait que la promotion n'était pas obligatoire, n'ont pas été promus parce que d'aucuns (comme les percepteurs issus des emplois réservés et nommés après 1929) n'étaient pas attardés; 2° si, comme l'administration l'indique, les nominations ou promotions prévues par le décret du 22 juin 1946 ne devaient pas être automatiques et quelles sont les raisons pour lesquelles la direction de la comptabilité publique n'a pas précisé dans sa circulaire d'application ce point de vue, tout personnel, et dont l'importance est bien plus grande que la signification à donner au mot « appartenant » qui n'avaient pas besoin d'être expliqué puisque le décret stipulait « pendant une durée de huit années » et que pendant ce laps de temps les agents en service au moment de la publication du décret devaient, même à l'ancienneté, être appelés à en bénéficier. (*Question du 23 août 1952.*)

Réponse. — 1° Réponse affirmative; 2° l'article 1^{er} du décret du 22 juin 1946 stipulant: « A titre exceptionnel... les percepteurs... pourront être inscrits... », l'administration n'a pas vu, et ne voit pas, la nécessité de préciser que ces promotions ne sont pas automatiques.

3760. — **M. Vincent Rotinat** se référant à la réponse faite à la question écrite n° 1619, dans son ensemble et tout particulièrement où il est précisé « Ces remarques visaient exclusivement les percepteurs stagiaires recrutés de 1929 à 1938, or, si les percepteurs issus des emplois réservés ont incontestablement les mêmes droits à l'avancement, leur situation était toute différente; demande à **M. le ministre des finances et des affaires économiques**, ce qu'il faut entendre par « situation différente » en ce qui concerne deux fonctionnaires de la même administration et tous deux en fonction dans un même emploi. (*Question du 23 août 1952.*)

Réponse. — Par « situation différente » il faut entendre les préjudices subis par les intéressés et imputables à l'administration.

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

2^e séance du jeudi 13 novembre 1952.

SCRUTIN (N° 144)

Sur l'article 4 (nouveau) du budget des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1953.

Nombre des votants.....	288
Majorité absolue.....	145
Pour l'adoption.....	91
Contre	197

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.	Berlioz.	Canivez.
Alic.	Jean Berthoin.	Carcassonne.
Assailit.	Marcel Boulangé (territoire de Belfort).	Chaintron.
Auberger.	Bousch.	Champeix.
Aubert.	Bozzi.	Chapalain.
de Bardonnèche.	Brettes.	Gaston Charlet.
Henri Barré (Seine).	Mme Gilberte Pierre-Brossolette.	Chazette.
Bataille.	Nestor Calonne.	Chochoy.
Beauvais.		Clavier.
Jean Bène.		Pierre Commin.

Courrière.
Darmanthé.
Dassaud.
Léon David.
Jacques Debû-Bridel.
Denvers.
Paul Emile Descomps.
Amadou Doucouré.
Driant.
Mlle Mircelle Dumont
(Bouches-du-Rhône).
Mme Yvonne Dumont
(Seine).
Dupic.
Durieux.
Duloit.
Ferrant.
Pierre Fleury.
Franceschi.
Jean Geoffroy.
Mme Girault.
Grégory.

Hauriou.
Louis Lafforgue.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Lasalarié.
Lelant.
Léonetti.
Waldeck L'Huilier.
Emilien Licutaud.
Liot.
Litaise.
Jean Malonga.
Georges Marrane.
Pierre Marty.
Hippolyte Masson.
Jacques Masteau.
Mamadou M'Bodje.
Méric.
Minvielle.
de Montalembert.
Montpied.
Marius Moutet.

Léon Muscatelli.
Namy.
Naveau.
Arouna N'Joya.
Charles Okala.
Alfred Paget.
Pauly.
Pellenc.
Péridier.
Général Petit.
Pic.
Prinet.
Ramette.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Sclafér.
Soldani.
Southon.
Symphor.
Edgard Tailhades.
Vanrullen.
Verdeille.

Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah.
Georges Maire.
Malécot.
Gaston Manent.
Marcelhacy.
Marcou.
Jean Maroger.
Maroselli.
de Macpeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
de Menditte.
Menu.
Michelet.
Milh.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montullé.
Charles Morel.
Motais de Narbonne.
Novat.
Jules Olivier.
Paquirissampoullé.
Parisot.
Pascaud.
François Patenôtre.

Paumelle.
Perdereau.
Perrot-Migeon.
Peschaud.
Piales.
Pidoux de la Maducère.
Raymond Pinchard
(Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-
et-Loire).
Marcel Plaisant.
Plait.
Plazanet.
Alain Poher.
Poisson.
de Pontbriand.
Gabriel Puaux.
Rabouin.
Radium.
de Raincourt.
Ramampy.
Razac.
Restat.
Réveillaud.
Reynouard.
Rivierez.
Paul Robert.
Rogier.
Romant.

Rotinat.
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupied.
Sahouba Gontchomé.
Satineau.
François Schleiter.
Schwartz.
Séné.
Sid-Cara Cherif.
Tamzali Abdennour.
Teisseire.
Gabriel Tellier.
Ternynck.
Tharradin.
Mme Jacqueline
Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud.
Henry Torrès.
Amédée Valeau.
Vandaele.
Henri Varlot.
Vauthier.
Vourch.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver.
Zussy.

Ont voté contre :

MM.
Abel-Durand.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Raphaël Aubé.
Baratgin.
Bardon-Damarzid.
Charles-Barret (Haute-
Marne).
Bels.
Benchicha Abdelkader.
Benhabyles Cherif.
Georges Bernard.
Berlaud.
Biatarana.
Jean Boivin-Cham-
peaux.
Raymond Bonnefous.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Pierre Boudet.
Boudinot.
Georges Boulanger
(Pas-de-Calais).
Bouquerel.
Boutemy.
Boutonnat.
Brizard.
Martial Brousse.
Charles Brune (Eure-
et-Loir).
Julien Brunhes
(Seine).
Capelle.
Mme Marie-Hélène-
Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Chambriard.
Chastel.
Robert Chevalier
(Sarthe).

Paul Chevallier
(Savoie).
de Chevigny.
Claireaux.
Claparède.
Clerc.
Colonna.
Henri Cordier.
André Cornu.
René Coty.
Coupigny.
Courroy.
Cozzano.
Mme Crémieux.
Michel Debré.
Mme Marcelle Delabie.
Claudius Delorme.
Delrieu.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Jean Doussot.
René Dubois.
Roger Duchet.
Dulin.
Charles Durand
(Cher).
Jean Durand
(Gironde).
Durand-Réville.
Enjalbert.
Estève.
Ferhat Marhoun.
Fléchet.
Bénigne Fournier
(Côte-d'Or).
Gaston Fourrier
(Niger).
de Fraissinette.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gatuing.

Julien Gautier.
Etienne Gay.
de Geoffre.
Giacomoni.
Giauque.
Gilbert Jules.
Hassen Gouled.
Grassard.
Robert Gravier.
Jacques Grimaldi.
Léo Hamon.
Hartmann.
Hoeffel.
Houcke.
Houdet.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Joseph-Marigné.
Kalp.
Koessler.
Jean Lacaze.
Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
Henri Lalleur.
Lagarrosse.
de La Gontrie.
Landry.
René Laniel.
Lassagne.
Laurent-Thouvery.
Le Basser.
Le Bot.
Leccia.
Le Digabel.
Robert Le Guyon.
Le Léannec.
Marcel Lemaire.
Claude Lemaitre.
Le Sassièr-Boisauné.
Lodéon.

M. Pin'on.

S'est abstenu volontairement :

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Ajavon.
Armengaud.
Augarde.
Biaka Boda.
Boisrond.
Coudé du Foresto.
Delalande.
Mamadou Dia.
Fousson.

Gondjout.
Louis Gros.
Haidara Mahamane.
Louis Ignacio-Pinto.
Kalenzaga.
Raijaona Laingo.
Le Gros.
Mostefai El Hadi.
Hubert Pajot.
Georges Pernot.

Rochereau.
Saller.
Yacouba Sido.
Diogolo Traore.
de Villoutreys.
Joseph Yvon.
Zafimahova.
Zéle.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République,
et M. Ernest Pezet, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	292
Majorité absolue.....	147
Pour l'adoption.....	93
Contre	199

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformé-
ment à la liste de scrutin ci-dessus.

Ce numéro comporte le compte rendu des deux séances
du jeudi 13 novembre 1952.

1^{re} séance: page 1839. — 2^e séance: page 1865.