

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SEANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DU CONSEIL DE LA RÉPUBLIQUE :

MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : 600 fr. ; ÉTRANGER : 1.600 fr.

(Compte chèque postal: 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE
aux renouvellements et réclamations

DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION
QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7°

POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE
AJOUTER 20 FRANCS

SESSION DE 1955 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 4^e SEANCE

Séance du Mercredi 19 Janvier 1955.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 62).
2. — Renvois pour avis (p. 62).
3. — Refus partiel d'homologation d'une décision de l'Assemblée algérienne concernant les assurances sociales. — Adoption d'une proposition de loi (p. 62).
Discussion générale: M. Enjalbert, rapporteur de la commission de l'intérieur.
Passage à la discussion des articles.
Adoption des articles 1^{er} et 2 et de l'ensemble de la proposition de loi.
Modification de l'intitulé.
4. — Dépenses des travaux publics, des transports et du tourisme pour 1955. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 63).
Art. 1^{er} (suite).
M. Coudé du Foresto.
Amendements de M. Julien Brunhes. — MM. Julien Brunhes, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication; Bouquerel, Jacques Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Coudé du Foresto, Vanrullen, Dutoit, Charles Morel, Léo Hamon. — Adoption.
Amendement de M. Vanrullen. — MM. Vanrullen, le ministre, Albert Lamarque, rapporteur de la commission des finances. — Retrait.
Amendement de M. Charles Morel. — MM. Charles Morel, le ministre. — Retrait.
MM. Bouquerel, de Menditte, le ministre, Gilbert-Jules, secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques; le rapporteur, Vanrullen, Boudinot, Julien Brunhes.

- Amendement de M. Dutoit. — MM. Dutoit, le ministre, Julien Brunhes, Jean Bertaud, le rapporteur. — Rejet, au scrutin public.
MM. Jean Bertaud, le ministre, Denvers, Julien Brunhes, le ministre, de Menditte.
- Amendement de M. Robert Le Guyon. — MM. Robert Le Guyon, le ministre, Rolinat. — Retrait.
- Amendement de M. Yves Jaouen. — MM. Yves Jaouen, le ministre. — Retrait.
- MM. Aubert, Julien Brunhes, le ministre, Alex Roubert, président de la commission des finances; le secrétaire d'Etat, Charles Morel, de Bardonnèche, Jacques Gadoin, Ernest Pezet, Denvers, Lodéon, Boudinot, Bouquerel, Abel-Durand, Boutonnat, Symphor.
- Renvoi à la suite de la discussion: MM. Pellenc, rapporteur général de la commission des finances; le ministre.
5. — Travaux de protection de la ville de Rufisque. — Adoption d'une proposition de résolution (p. 86).
Discussion générale: M. Romani, rapporteur de la commission de la France d'outre-mer.
Passage à la discussion de l'article unique.
Amendement de M. Le Gros. — MM. Le Gros, le rapporteur. — Adoption.
Adoption de l'article modifié et de la proposition de résolution.
 6. — Commission de la défense nationale. — Demande de pouvoirs d'enquête (p. 86).
 7. — Désignation d'un membre d'une commission de coordination (p. 86).
 8. — Règlement de l'ordre du jour (p. 86).

PRESIDENCE DE M. CHAMPEIX,
vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

(Au moment où, pour la première fois, il ouvre la séance, M. Champeix est salué par les vifs applaudissements de ses collègues)

— 1 —

PROCES-VERBAL

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

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

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

— 2 —

RENOIS POUR AVIS

M. le président. La commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales demande que lui soient renvoyés, pour avis :

1° Le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier : 1° le protocole sur la cessation du régime d'occupation dans la république fédérale d'Allemagne signé à Paris le 23 octobre 1954 et ses cinq annexes, protocole mettant en vigueur, compte tenu de certains amendements, la convention sur les relations entre les trois puissances et la république fédérale, les conventions rattachées et les lettres annexes signées à Bonn le 26 mai 1952 ; 2° la convention relative à la présence des troupes étrangères sur le territoire de la république fédérale d'Allemagne signée à Paris le 23 octobre 1954 (n° 757, année 1954) ;

2° Le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier l'accord sur la Sarre conclu le 23 octobre 1954 entre la République française et la République fédérale d'Allemagne (n° 758, année 1954) ;

3° Le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier le protocole d'accession de la République fédérale d'Allemagne au traité de l'Atlantique-Nord, signé à Paris le 23 octobre 1954 (n° 768, année 1954) ;

4° Le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à autoriser le Président de la République à ratifier le protocole modifiant et complétant le traité de Bruxelles, signé à Paris le 23 octobre 1954, et les protocoles rattachés, relatifs aux forces des puissances de l'Union de l'Europe occidentale, au contrôle des armements et à l'agence de contrôle des armements (n° 777, année 1954), dont la commission des affaires étrangères est saisie au fond.

Il n'y a pas d'opposition ?

Les renvois, pour avis, sont ordonnés.

— 3 —

**REFUS PARTIEL D'HOMOLOGATION D'UNE DECISION
DE L'ASSEMBLEE ALGERIENNE
CONCERNANT LES ASSURANCES SOCIALES**

Adoption d'une proposition de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de loi, adoptée par l'Assemblée nationale, tendant à refuser l'homologation des articles 23 et 24 de la décision votée par l'Assemblée algérienne au cours de sa session ordinaire de mai-juin 1952, tendant à modifier et à compléter la décision n° 49-045 instituant un régime d'assurances sociales non agricoles, et à modifier lesdits articles (n° 695 et 770, année 1954).

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, un décret, nommant, en qualité de commissaire du Gouvernement, pour assister M. le ministre de l'intérieur :

M. Simoneau, chef des services de l'Algérie et des départements d'outre-mer ;

M. Ferrandi, administrateur civil.

Acte est donné de cette communication.

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

M. Enjalbert, rapporteur de la commission de l'intérieur (administration générale, départementale et communale, Algérie). Mes chers collègues, la décision de l'Assemblée Algérienne qui a institué le régime d'assurances sociales non agricoles a été modifiée récemment par une nouvelle décision de l'Assemblée Algérienne.

Le désir de faire suivre au régime algérien les fluctuations subies par le régime métropolitain à la suite de diverses modifications législatives a incité l'Assemblée Algérienne à voter, le 4 juillet 1952, une décision tendant à modifier et à compléter la décision n° 49-045 créatrice du régime des assurances sociales non agricoles en Algérie.

Cette décision comprenait une trentaine d'articles qui ont été homologués par le Gouvernement, sauf les articles 23 et 24.

L'article 23 tendait à maintenir le droit aux prestations en nature des assurances-maladie et longue-maladie au profit de la veuve et des enfants à charge, à la condition que la constatation médicale ait lieu dans les six mois qui suivent le décès de l'assuré.

Ce délai de six mois a été jugé excessif par le Gouvernement, ce qui est la raison de la non-homologation, eu égard au texte métropolitain qui, dans l'article 79 de l'ordonnance n° 45-2454 du 19 octobre 1945, exige, pour l'ouverture du droit aux prestations, la justification par l'assuré :

— Soit d'un emploi salarié ou assimilé pendant au moins soixante heures au cours des trois mois précédant la date de la première constatation médicale de la maladie ou de la grossesse ou de la date de l'accident ;

— Soit d'un état de chômage involontaire constaté pendant une durée équivalente au cours de ladite période.

L'article 24 de la décision de l'Assemblée Algérienne prévoyait que, pour bénéficier de l'assurance longue-maladie, l'assuré devait avoir travaillé 240 heures au cours de l'année précédant la première constatation médicale, dont 60 heures au cours du trimestre civil précédant celui de la première constatation médicale.

Le Gouvernement a estimé que cet article 24 imposait, pour l'ouverture des droits à l'assurance longue-maladie, des conditions de durée de travail inférieures à celles qui sont exigées pour bénéficier de toutes les autres prestations, notamment pour celles prévues pour l'assurance-maladie.

Considérant que l'assurance longue-maladie est le prolongement normal de l'assurance-maladie, le Gouvernement a proposé que les conditions d'ouverture des droits devaient être identiques pour ces deux sortes d'assurances.

Pour ces raisons, le Gouvernement a été conduit à homologuer par décret la décision de l'Assemblée Algérienne, à l'exception des articles 23 et 24, qui sont repris dans la proposition de loi adoptée par l'Assemblée nationale, dans sa séance du 3 décembre 1954.

C'est cette proposition qui est en ce moment soumise à vos délibérations. Votre commission de l'intérieur vous en proposait l'adoption, mais M. le ministre de l'intérieur, dans une lettre parvenue en dernière minute à la commission, fait constater que, si l'article 3 est adopté, une discrimination entre les délais impartis pour l'assurance normale et pour l'assurance-maladie en résulterait.

M. le ministre de l'intérieur demande donc à la commission et au Conseil de la République de bien vouloir retirer de la proposition de loi l'article dont il s'agit.

Ce retrait ne peut être obtenu, me semble-t-il, que par amendement. J'indique que la commission est d'accord pour demander au Conseil de la République de voter la proposition de loi sans l'article 3.

M. le président. La commission peut toujours modifier ses conclusions.

M. le rapporteur. Dans ces conditions, je crois nécessaire de proposer, au nom de la commission, la suppression de l'article 3.

M. le président. Je voudrais vous poser la question suivante : la suppression de l'article 3 n'entraînerait-elle pas cette Assemblée à modifier l'article 1^{er} dans son texte relatif à l'article 24 ?

M. le rapporteur. L'article 1^{er} dispose :

« Les articles 23 et 24 de la décision votée par l'assemblée algérienne au cours de sa session ordinaire de mai-juin 1952,

tendant à modifier et à compléter la décision n° 49-045 instituant un régime d'assurances sociales non agricoles, ne sont pas homologués. »

En réalité les articles 23 et 24 ne sont pas homologués et la commission demande également la suppression de l'article 3 de la proposition de loi.

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 de la proposition 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}. — Les articles 23 et 24 de la décision votée par l'Assemblée algérienne au cours de sa session ordinaire de mai-juin 1952, tendant à modifier et à compléter la décision n° 49-045 instituant un régime d'assurances sociales non agricoles, ne sont pas homologués. »

Personne ne demande la parole ?...

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

(L'article 1^{er} est adopté.)

M. le président. « Art. 2. — L'article 23 de la décision visée ci-dessus est remplacé par l'article suivant :

« Art. 23. — Il est ajouté à la décision n° 49-045 un article 33 bis ainsi rédigé :

« Art. 33 bis. — Le droit aux prestations en nature de l'assurance maladie et longue-maladie est maintenu à la veuve et aux enfants à charge, tels qu'ils sont définis par la réglementation relative aux allocations familiales en Algérie, pendant six mois pour l'assurance maladie et trois ans pour l'assurance longue-maladie, à condition que la constatation de la maladie ait lieu dans les trois mois de date à date qui suivent le décès.

« Pour invoquer le bénéfice de l'assurance maladie ou de l'assurance longue-maladie dans les conditions fixées à l'alinéa précédent, les ayants droit devront faire la preuve que l'assuré, s'il était encore en vie au moment de la constatation de la maladie, remplirait les conditions requises pour ouvrir droit aux prestations, soit de l'assurance maladie, soit de l'assurance longue-maladie. » — *(Adopté.)*

L'Assemblée nationale a adopté un article 3, dont votre commission, ainsi que vient de le déclarer M. le rapporteur, propose la suppression.

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

L'article 3 est supprimé.

Personne ne demande plus la parole ?...

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

(La proposition de loi est adoptée.)

M. le président. La commission propose de rédiger comme suit l'intitulé de la proposition de loi :

« Proposition de loi tendant à refuser l'homologation des articles 23 et 24 de la décision votée par l'Assemblée algérienne au cours de sa session ordinaire de mai-juin 1952, tendant à modifier et à compléter la décision n° 49-045 instituant un régime d'assurances sociales non agricoles, et à modifier l'article 23 de cette décision. »

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

Il en est ainsi décidé.

— 4 —

DÉPENSES DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME POUR 1955

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955 (I. — Travaux publics, transports et tourisme). (N° 743, 753 et 763, année 1954.)

Nous poursuivons la discussion des chapitres de l'état A annexé à l'article 1^{er}.

Nous en sommes arrivés au chapitre 31-12. J'en donne lecture :

« Chap. 31-12. — Ponts et chaussées. — Indemnités et allocations diverses, 284.879.600 francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-12.

(Le chapitre 31-12 est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-13. — Ponts et chaussées. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux. — Rémunérations principales, 11.776.938.000 francs. »

La parole est à M. Coudé du Foresto.

M. Coudé du Foresto. Monsieur le ministre, je n'ai pas l'intention de retenir longtemps l'attention de l'Assemblée, mais je voudrais revenir rapidement sur cette irritante question des agents de travaux.

Quatre points étaient en litige. Vous nous avez exposé hier — et j'ai suivi très attentivement votre exposé — que vous aviez donné satisfaction aux agents de travaux sur trois de ces points — tout au moins, c'est ce que j'ai cru comprendre. D'abord, sur le classement pour la retraite dans la catégorie B, nous allons donner enfin aux mots leur vraie valeur et appeler sédentaires ceux qui sont sédentaires et agents de travaux sur les routes ceux qui sont véritablement des ambulants.

Vous avez aussi indiqué que vous donniez satisfaction à cette catégorie d'agents quant aux frais de déplacement et que le remboursement des frais se ferait au même taux que pour tous les autres fonctionnaires. Vous avez également dit, je crois, que vieilleries au paiement régulier et total des indemnités de travail.

Il ne reste donc plus que la question du classement indiciaire. Alors là, monsieur le ministre, je voudrais vraiment insister très vivement pour qu'une solution rapide — que vous nous avez laissé entrevoir d'ailleurs — soit apportée à cette question. En effet, ces agents ont fait preuve d'une sagesse exemplaire. Ils avaient décidé au début de faire grève. Ils se sont contentés d'envoyer des cartes postales. Le rapporteur du budget des postes, télégraphes et téléphones s'en réjouit, car cela a apporté certainement des recettes supplémentaires aux P. T. T. Il vaut mieux recevoir des cartes postales qu'un ordre de grève.

J'estime donc qu'il faudrait apporter une solution à ce problème. J'ai sous les yeux un tableau qui fait la somme des anomalies que l'on peut rencontrer dans le classement de ces agents de travaux. Si je prends cette feuille, je vois, par exemple, que, pour la zone 1, les agents de travaux titulaires touchent infiniment moins que les agents auxiliaires routiers. Il s'agit là de l'une des nombreuses anomalies contre lesquelles vous devez réagir.

Les agents vous ont fait confiance et je pense, monsieur le ministre, que vous aurez à cœur de leur faire donner satisfaction dans un délai assez bref.

M. le président. Par amendement (n° 1), MM. Julien Brunhes, Bouquerel, Dutoit, Bels et les membres de la commission des moyens de communication proposent de réduire le crédit du chapitre 31-13 de 1.000 francs.

La parole est à M. le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication.

M. Julien Brunhes, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme. Monsieur le président, si vous le voulez bien, c'est notre collègue M. Bouquerel qui défendra cet amendement au nom de la commission des moyens de communication.

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

M. Bouquerel. Monsieur le ministre, la commission des moyens de communication a déposé cet amendement, pour vous demander d'accélérer la procédure de modification de classement des conducteurs de chantiers et agents de travaux.

Je dois vous dire que, dans le brillant exposé que vous nous avez fait, hier soir, j'ai personnellement été assez frappé par la procédure que vous envisagez. Vous nous avez indiqué que, pour la révision des indices qui sont attachés aux salaires des conducteurs de chantiers et agents de travaux, vous envisagiez de reprendre le classement de l'ensemble du personnel. Pour nous, monsieur le ministre, la question ne se pose pas. Cette révision générale des indices s'est faite, je crois, en décembre 1952. Au cours de cette révision, tous les salaires ont été rajustés, même ceux des agents de travaux et conducteurs de chantiers, car le conseil supérieur de la fonction publique avait accepté pour ces agents les indices 130-185. Si ces derniers n'ont pas obtenu satisfaction, c'est tout simplement parce que M. le ministre des finances a refusé d'entériner les décisions

du conseil supérieur de la fonction publique. Or, hier, nous avons tous été d'accord pour reconnaître qu'il y avait là une situation injuste, surtout sur le plan social, et je sais que cette assemblée y est très sensible.

Chose extraordinaire, aussi, et que nous ne sommes pas habitués à entendre dans cette assemblée: M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques lui-même a reconnu à l'Assemblée nationale que les salaires des agents de travaux et conducteurs de chantiers constituaient un cas tout à fait spécial que le Gouvernement envisageait de régler favorablement, avant, a-t-il dit, le 1^{er} juillet 1955.

Pour la commission des moyens de communication, ce délai est un peu trop long.

Il y a une injustice qui a été créée en 1952. Des agents de travaux, des conducteurs de chantiers l'ont subie pendant deux années. Nous ne pouvons pas admettre, pour notre part, que cette injustice soit prorogée jusqu'au 1^{er} juillet 1955.

C'est la raison pour laquelle la commission des moyens de communication a déposé cet amendement en vous demandant de bien vouloir envisager de régler d'une manière définitive cette question au cours du premier trimestre de cette année. C'est le sens que la commission donne à cet amendement. (Applaudissements.)

M. Jacques Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais d'abord indiquer à M. Coudé du Foresto, pour qu'il n'y ait aucun malentendu, qu'hier je n'ai pas annoncé que satisfaction était obtenue en ce qui concerne le classement dans la catégorie « agents actifs ».

En réalité, ce que j'ai annoncé hier, c'est que satisfaction était donnée pour les indemnités de déplacement, c'est-à-dire sur 495 millions par an et pour les indemnités spéciales, soit encore une centaine de millions. En ce qui concernait le classement des agents actifs, nous avons repris l'étude de la manière la plus complète, car, cette étude-là, il est impossible de ne pas la faire dans l'ensemble de toutes les administrations centrales à la fois, pour la bonne raison que ce n'est pas en risquant d'ajouter un décalage à tous les autres que nous espérons parvenir à un résultat.

Ce qui est important, c'est que, d'un commun accord, les services des finances, de la fonction publique et des travaux publics ont décidé de reconnaître qu'il y avait là un problème et cherchent à le résoudre.

En ce qui concerne le classement indiciaire, qui est, disons-le, la question la plus brûlante — et là je réponds à la fois à M. Coudé du Foresto et à M. Bouquerel — nous sommes à ce point qu'après avoir réalisé un accord avec le ministère des finances au sein du Gouvernement, accord qui s'est traduit par la déclaration visée à l'instant par M. Bouquerel et qui, émanant de M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques et aux finances, a une valeur probante, nous avons engagé une procédure qui, je l'espère, et je vais donner une preuve de cette espérance dans un instant, aboutira avant le 1^{er} juillet prochain.

Je suis bien d'accord avec M. le sénateur Bouquerel, avec la commission et, j'en suis sûr, avec l'ensemble du Conseil de la République sur la nécessité d'aboutir le plus rapidement possible et de ne pas attendre six mois pour prendre une décision.

Nous avons donc engagé une procédure et la première précaution que nous ayons à prendre, c'est de satisfaire à la seule condition posée par M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques et aux finances. Ce n'est pas obtenir un préjugé favorable, celui-ci étant déjà acquis; c'est, à l'occasion de ce rajustement, et de la réparation de ce que je considère, moi aussi, comme une erreur, pour ne pas dire davantage, de s'assurer que d'autres catégories ne cherchent pas à faire redémarrer toute une série de revendications qui, alors poseraient l'ensemble du problème de la grille de la fonction publique.

Cela est si vrai que c'est pour le 28 janvier, c'est-à-dire dans quelques jours, qu'ont été convoqués les représentants des confédérations des fonctionnaires, de manière à réaliser avec eux un accord en bonne et due forme sur ce point.

Dans les conversations préliminaires, il avait été en effet entendu qu'il s'agissait de la réparation d'une injustice et non pas du tout d'un tremplin pour de nouvelles revendications. C'est d'ailleurs à la suite des assurances que j'ai données aux services financiers de ces dispositions d'esprit de la part des intéressés que j'ai pu obtenir le règlement de prin-

cipe auquel je viens de me référer et l'ouverture de cette procédure. J'ai tout lieu de croire que ce qui m'avait été dit en conversations préliminaires sera authentifié et certifié au cours de la réunion du 28 janvier.

Dans ces conditions, si le 28 janvier nous aboutissons, nous nous saisissons immédiatement de l'affaire entre services de l'administration centrale et, par le règlement de l'affaire, la mise en application de la solution interviendra bien avant le 1^{er} juillet.

Pour vous prouver à quel point je suis dans le sentiment de la commission, de M. Bouquerel, de M. Coudé du Foresto et de l'ensemble de la haute Assemblée, j'indique que j'accepte la réduction proposée par la commission.

M. Coudé du Foresto. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Coudé du Foresto.

M. Coudé du Foresto. Je désire répondre, monsieur le ministre, à votre mise au point sur le classement de ces agents en catégorie B, alors qu'ils sont actuellement en catégorie A « sédentaires ». Vous m'avez vraiment fait douter de ma propre mémoire et je me suis référé au compte rendu analytique qui a été adopté tout à l'heure sans contestation. J'y lis ceci — ce sont les paroles qui vous sont prêtées et contre lesquelles vous n'avez pas protesté: « En ce qui concerne le classement de ce personnel, j'ai obtenu du ministre des finances et du secrétaire d'Etat à la fonction publique que ce classement soit complètement remanié; il était anormal, en effet, de voir classer dans la catégorie des sédentaires les agents et les conducteurs de travaux. »

Je suis bien obligé de souligner, monsieur le ministre, qu'il semble y avoir là un engagement absolument formel.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Monsieur le sénateur, je voudrais éviter de créer un incident sur une question de rédaction. Je vous avoue que je n'ai pas lu le compte rendu analytique. J'ai eu tort, probablement. Mais il est incontestable que ce procès-verbal, dans sa forme elliptique, en contractant les termes que j'ai employés, a, si je puis dire, légèrement transformé le sens de mon propos. Si l'on se reporte à la sténographie, on constatera que j'ai bien dit ce que je viens de répéter dans un souci d'honnêteté. Lorsque vous m'avez dit: vous avez donné satisfaction, immédiatement j'ai dit: non, je n'ai pas donné satisfaction. J'ai indiqué hier soir — et je fais appel à ceux qui étaient présents, à M. de Menditte et à l'un de ses voisins qui ont l'air de mon avis — qu'il s'agissait de remanier entièrement tout le classement entre les catégories « actifs » et « sédentaires » pour l'ensemble de la fonction publique. C'est cela que j'ai obtenu, alors que, jusqu'à présent, jamais il n'avait été question sérieusement de mettre sur le chantier ce problème. Je pense que la sténographie sera conforme à mes souvenirs et à ceux d'ailleurs d'un grand nombre de vos collègues, monsieur le sénateur. Si vous le voulez bien, admettons que l'incident soit clos.

M. Coudé du Foresto. Je vous demande simplement de veiller à ce que cette modification soit obtenue le plus rapidement possible.

M. le ministre. Nous sommes bien d'accord.

M. de Menditte. L'incident est clos, mais le problème n'est pas résolu, et c'est ce qui nous inquiète.

M. Vanrullen. Je demande la parole.

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

M. Vanrullen. Monsieur le ministre, je me permets de vous demander, à propos de la question du classement en catégorie B des agents des ponts et chaussées, d'insister pour la mise à l'ordre du jour le plus rapidement possible du rapport Faraut qui traite précisément de cette question, de façon que ce problème reçoive une solution dans les moindres délais.

En ce qui concerne le problème de revision des classements indiciaires pour les agents de travaux, nous enregistrons avec satisfaction les déclarations que vous faites concernant la revision à partir de juillet et également l'indication qu'une commission doit se réunir à la fin de janvier pour étudier ce problème. Mais, puisque cette commission, qui groupe un certain nombre de représentants des syndicats de fonction-

naires, va vous permettre de constater que les autres syndicats s'engagent à ne pas demander la répercussion en chaîne des revendications des agents de travaux, le problème devrait recevoir une solution immédiate, et je vous demande donc de ne pas attendre le 1^{er} juillet, mais, dès le mois de février et si possible avec effet du 1^{er} janvier, de donner satisfaction aux revendications de votre personnel.

M. le président. La parole est à M. Dutoit, cosignataire de l'amendement.

M. Dutoit. J'avais demandé la parole avant que n'intervienne M. le ministre pour indiquer que, malgré son exposé assez brillant d'hier soir, les résultats eux, ne le sont pas autant. Il n'a jamais déclaré que satisfaction était donnée à l'ensemble des revendications du personnel des ponts et chaussées.

En ce qui concerne le classement indiciaire à 130-185, M. le ministre s'est maintenu sur des positions identiques à celles qu'il a défendues à l'Assemblée nationale, à savoir que certaines précautions devaient être prises et qu'une modification pouvait entraîner une répercussion en chaîne. Dans la discussion générale, au cours de mon intervention, j'ai demandé quelle était cette répercussion. En effet, les fonctionnaires pouvant être comparés aux travailleurs des ponts et chaussées sont déjà à l'indice 185, certains même sont à l'indice 190 comme les C. R. S. Je ne pense pas qu'un refus puisse être opposé à la revendication du personnel des ponts et chaussées.

En ce qui concerne le classement en service actif des sédentaires, nous n'avons pas non plus obtenu satisfaction.

J'indique par ailleurs à M. Coudé du Foresto que le personnel des ponts et chaussées réclame depuis plusieurs années déjà l'aboutissement de ses justes revendications. Celles-ci sont maintenant admises par le Parlement, aussi bien par l'Assemblée nationale, qui a disjoint à une très forte majorité — seuls les membres du Gouvernement votant contre — le chapitre relatif à cette question, que par le Conseil de la République. Mais ce personnel n'attendra pas indéfiniment que, chaque année, nous lui disions : nous sommes d'accord pour satisfaire vos revendications. Déjà un mouvement de protestation a été organisé dans les régions montagneuses. Le mouvement de grève qui était organisé de la fin décembre au 4 janvier a simplement été reporté à plus tard et si satisfaction ne lui est pas donnée, le syndicat national des agents des ponts et chaussées donnera l'ordre de grève pour le 28 janvier. C'est-à-dire que la question n'a jamais été résolue et qu'il importe de donner satisfaction à ce personnel qui réclame, à juste titre, son classement à l'indice 130-185, conformément à la décision du conseil supérieur de la fonction publique qui a donné raison, depuis déjà un certain temps, à ces agents. Il faut aussi classer en service actif le personnel qui est classé en service sédentaire en dépit de la logique même.

Cela dit, je voudrais m'excuser auprès de la commission des transports d'avoir déposé un amendement. Je le retire compte tenu du fait que la commission des transports a déposé un amendement similaire.

M. Bouquerel. Je demande la parole.

M. le président. Monsieur Bouquerel, je vous donne la parole en rappelant que l'amendement a déjà été accepté par M. le ministre.

M. Bouquerel. Je vous remercie, monsieur le ministre, d'avoir bien voulu accepter cet amendement.

Je tiens à signaler à cette assemblée que, depuis six ans que je siége sur ces bancs, c'est la première fois qu'un ministre des transports et des communications accepte de discuter de cette question des agents de travaux et des conducteurs de chantiers. Non seulement, il a accepté d'en discuter, mais il a pris des engagements.

Si nous maintenons cet amendement, monsieur le ministre, c'est tout simplement pour vous donner une arme supplémentaire. Je vous remercie de vous montrer solidaire avec cette assemblée. Je pense que cet amendement, mis aux voix, va faire véritablement l'unanimité du Conseil de la République.

M. Charles Morel. Je demande la parole.

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

M. Charles Morel. Je voterai cet amendement malgré les arguments que vient de nous donner M. Dutoit. Nous ne marchons pas sous les menaces de grève, monsieur Dutoit, mais parce que nous connaissons les mérites et le dévouement des agents des ponts et chaussées.

M. Ramette. Ne nous fâchons pas !

M. Charles Morel. J'appartiens à un pays de montagne. Il peut y avoir des ordres de grève. Mais, quand les populations seront bloquées par la neige, les cantonniers feront leur métier comme ils l'ont toujours fait. Nous le voterons, parce que nous reconnaissons justement ce dévouement et parce que nous savons que ces hommes feront l'impossible pour rendre service aux populations. Il est juste que nous manifestions aujourd'hui notre reconnaissance à ces travailleurs de la route.

M. Capelle. Très bien !

M. Beauvais. L'hommage à ces fonctionnaires est pleinement justifié.

M. Dutoit. Je demande la parole.

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

M. Dutoit. Je demande à M. le ministre des travaux publics s'il ne lui serait pas possible de répondre à la question posée tout à l'heure par notre collègue M. Vanrullen, à savoir si le Gouvernement est d'accord pour la discussion du rapport Faraud qui donne satisfaction à cette catégorie de fonctionnaires.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Le Gouvernement ne s'oppose à la discussion d'aucun rapport à l'Assemblée nationale. Mais ce qui me paraît en cause actuellement, c'est l'affaire du classement indiciaire. J'ai donné le sentiment du Gouvernement sur ce point. J'indique que, moi aussi, je souhaite que nous aboutissions avant le 1^{er} juillet. M. le secrétaire d'Etat aux finances exprime le même souhait. Nous acceptons l'amendement.

M. Vanrullen. Je demande la parole.

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

M. Vanrullen. Je constate que M. le ministre ne se déclare pas opposé à la mise en discussion du rapport Faraud. Mais nul n'ignore, dans les assemblées parlementaires, que lorsque le Gouvernement veut se donner la peine de faire pression pour la mise en discussion d'un rapport, ce rapport vient un peu plus rapidement en discussion. C'est pourquoi j'avais posé tout à l'heure la question à M. le ministre des travaux publics : veut-il appuyer la mise en discussion la plus rapide possible du rapport Faraud concernant le classement en catégorie B ?

Deuxièmement, en ce qui concerne le classement indiciaire des agents de travaux, il s'agit là, nous en parlons déjà depuis plusieurs années, d'une injustice qu'il y a lieu de réparer, puisque le conseil supérieur de la fonction publique avait, dès 1952, reconnu la légitimité de la revendication de ces agents. Vous nous dites maintenant : avant de prendre une décision, nous allons consulter les syndicats de fonctionnaires, de façon qu'il n'y ait pas de répercussion en chaîne. Je vous demande, monsieur le ministre, puisque cette consultation doit avoir lieu le 28 janvier, de ne pas attendre le 1^{er} juillet pour prendre la décision et pour faire aboutir les revendications des agents de travaux.

Maintenant, pour faire suite aux observations présentées par les uns et les autres, et en particulier à l'observation de mon collègue M. Morel, je dirai que, nous non plus, nous ne cédon pas au chantage et aux menaces. Ce n'est pas parce que nous avons reçu des centaines de cartes richement illustrées que nous prenons la défense de ces catégories très intéressantes de travailleurs de la fonction publique, c'est parce que nous avons le sentiment de réparer là une injustice. Mais nous nous permettrons de signaler à cette assemblée que le procédé est quelque peu déloyal, qui consiste, de la part de ces organisations, à se camoufler, à cacher leur titre, parce qu'on sait évidemment qu'une organisation communiste ou paracommuniste aura peu de crédit auprès de notre assemblée. Ces cartes sont envoyées bien entendu sans aucune indication d'origine ni d'appartenance politique ou syndicale.

Mais il y a mieux ! Les personnes qui vous envoient ces cartes et qui appartiennent à la C. G. T. ou au parti communiste, au même moment où elles vous demandent d'intervenir pour réparer une injustice, font preuve de la plus noire ingratitude, puisque dans le journal *La Tribune de l'agent des routes* de décembre dernier vous pouvez lire l'article suivant :

« A la vôtre, messieurs ! nous avons appris, messieurs les parlementaires, que dans votre séance du 7 décembre vous

aviez remporté une victoire sans précédent dans l'histoire. Sans présenter aucun cahier de revendications, sans avoir à vous mettre en grève, vous avez gagné la partie et, d'un seul coup, vous vous êtes octroyé une majoration d'indemnité ».

Eh bien ! Je pense qu'il y a là un manque d'élégance de la part de ceux qui viennent nous demander de défendre leurs revendications légitimes, mais qui, au même moment, mènent dans le pays une campagne démagogique contre le Parlement. *(Applaudissements à gauche, au centre et à droite.)*

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Je voudrais indiquer aux orateurs qui ont fait état de déclarations concernant certaines menaces de grève qu'elles sont d'autant plus incompréhensibles que, jamais depuis des années, les agents et conducteurs de travaux n'ont obtenu le dixième de ce qu'ils viennent d'obtenir.

J'avais pensé qu'il n'était pas nécessaire de relever le passage de l'exposé de M. Dutoit.

Restent les deux autres questions. En ce qui concerne le classement indiciaire, j'ai indiqué moi-même à M. le sénateur Vanrullen que mon désir d'aboutir avant le 1^{er} juillet m'a fait accepter cet amendement. Je pense que, dans la mesure où des amendements sont acceptés, il doit être possible au Conseil d'accélérer, si je puis dire, la cadence de sa discussion.

En ce qui concerne le classement en catégorie B, j'ai indiqué que nous avions le devoir de prendre toutes les précautions contre des risques de réaction en chaîne dans les demandes, car s'il est exact qu'il s'agit de réparer une erreur, il n'en est pas moins vrai qu'un décalage existe entre ces agents insuffisamment traités et d'autres et qu'à partir du moment où nous allons amener ces agents au niveau des autres, nous voulons avoir l'assurance que les autres ne vont pas demander qu'on rétablisse le décalage.

C'est la raison pour laquelle nous sommes obligés de prendre cette précaution élémentaire. Sinon, nous risquerions d'engager les finances publiques par milliards et je pense que ce n'est pas du tout le souhait de la haute Assemblée.

Enfin, en ce qui concerne le classement entre catégorie A et catégorie B, je rappelle que je suis tout à fait disposé à soutenir ces demandes, car je considère — je l'ai déjà dit et je le répète — qu'il y a une anomalie à voir ces agents qui font un travail particulièrement actif classés dans la catégorie sédentaire. Nous sommes obligés de reprendre cette affaire dans l'ensemble de la fonction publique. Le Conseil de la République peut avoir la certitude que l'actuel ministre des travaux publics fera tout ce qui sera en son pouvoir pour essayer de réparer cette anomalie le plus rapidement possible.

M. Dutoit. Je demande la parole.

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

M. Dutoit. M. Vanrullen a cru bon de pousser une pointe d'anticommunisme dans cette discussion.

M. Ramette. C'est une maladie chronique !

M. Dutoit. J'ai reçu chez moi des délégations qui étaient loin d'être composées de communistes. Elles comprenaient des gens qui appartiennent à des organisations adverses du parti communiste. D'ailleurs, je peux déclarer à M. Vanrullen que je n'ai aucun rapport de près ou de loin avec le syndicat national des agents de travaux dont je ne connais pas les dirigeants. Cela dit, il n'en reste pas moins vrai que, pour revenir à cette discussion, le ministre des travaux publics se refuse à prendre en considération le rapport Faraud déposé à l'Assemblée nationale et qui pourrait donner satisfaction à ce personnel.

M. le président. Il ne s'agit pas en ce moment du rapport Faraud, mais de la discussion d'un amendement qui est accepté par le Gouvernement.

M. Léo Hamon. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Léo Hamon, pour explication de vote.

M. Léo Hamon. Le dernier venu dans cette discussion ne peut que constater que tout a été dit. Il a entendu avec une attention particulière M. le ministre indiquer que les agents en fonction accomplissaient un travail sportif. C'est de votre part, monsieur le ministre, un hommage auquel nous sommes tous sensibles, et nous en tirons la certitude que vous apporterez une cadence sportive au règlement de leurs problèmes.

J'ose dire sans ironie : « une cadence sportive » ; car quand je pense que les deux Assemblées se sont prononcées le 15 novembre et le 21 décembre 1951, sur le problème, que le conseil supérieur de la fonction publique s'est prononcé dans le même sens le 23 décembre 1952, je penserai dans l'esprit de M. Morel : « il est heureux que plus de célérité soit apportée par les cantonniers que par les gouvernements dans l'accomplissement de leur tâche ».

C'est pourquoi je voudrais vous demander très simplement, monsieur le ministre, de veiller à ce que le Gouvernement auquel vous appartenez, qui s'est fait une juste fierté de respecter les délais dans un certain nombre de domaines, les respecte aussi lorsqu'il s'agit de ces modestes travailleurs, car — c'est là-dessus que je termine — nous sommes ici, non pas pour discuter l'origine des revendications ou le ton sur lequel elles sont formulées mais simplement l'équité des prétentions et pour faire respecter la célérité.

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

Je mets aux voix l'amendement, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

M. le président. Par amendement (n° 2) MM. Julien Brunhes, Bouquerel, Dutoit, Bels et les membres de la commission des moyens de communication proposent de réduire les crédits de ce même chapitre 31-13 de 1.000 francs.

La parole est à M. Bouquerel pour soutenir l'amendement.

M. Bouquerel. Monsieur le ministre, je ne reviendrai pas sur la question qui vient d'être débattue puisque nous avons examiné, à la fois, la question des indices et celle du classement des agents de travaux et conducteurs de chantiers dans la catégorie « actifs ».

Bien que cet amendement vise une question déjà réglée, j'en profite pour demander à M. le ministre de préciser son intention, son désir de faire venir devant l'Assemblée nationale la fameuse proposition, dont il est question depuis le début de cette séance, et qui a fait l'objet d'un rapport déposé par M. Faraud sur le bureau de l'Assemblée nationale. Ce rapport conclut au classement dans la catégorie des « services actifs » des agents de travaux et conducteurs de chantiers. Cet amendement, monsieur le ministre, peut vous apporter une arme supplémentaire dans votre action ministérielle. C'est la seule raison d'être de cet amendement et je pense, monsieur le ministre, que vous voudrez bien vous y rallier.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Je crois m'être suffisamment expliqué sur ce point pour qu'il ne soit pas nécessaire d'y revenir. Je souligne mon explication en acceptant l'amendement.

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

Je mets aux voix l'amendement, accepté par le Gouvernement.

(L'amendement est adopté.)

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

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Cet amendement n'a plus de raison d'être. Je le retire.

M. le président. L'amendement est retiré.

Par amendement (n° 22), M. Vanrullen et les membres du groupe socialiste proposent de réduire le crédit de ce chapitre 31-13 de 1.000 francs.

La parole est à M. Vanrullen.

M. Vanrullen. Mesdames, messieurs, cet amendement concerne les surveillants des ponts et chaussées, dont l'administration des travaux publics n'a pas réglé la situation. Il s'agit en effet d'agents bénéficiant, comme les fonctionnaires, des indices prévus par décret, mais n'ayant pour leur part aucun statut, ce statut ayant été, bien entendu, refusé par M. le ministre des finances. Ces surveillants sont payés sur fonds de travaux. Une telle façon de procéder est absolument inadmissible et si les fonctions de surveillance sont absolument indispensables à la bonne marche de l'administration, il est possible et souhaitable que ces fonctions soient dévolues à une catégorie de fonction-

naires des ponts et chaussées, comme la catégorie des conducteurs de chantier des ponts et chaussées, qui pourront au besoin être spécialisés.

Ainsi, dans le projet de budget, le Parlement devrait faire apparaître le nombre de ces surveillants avec leur titre de surveillant ou de conducteur de chantier et, de cette manière, pourrait s'opérer une intégration qui ne souffre aucune difficulté, puisqu'il s'agit d'agents ayant exactement les mêmes indices hiérarchiques.

J'espère que M. le ministre voudra bien donner satisfaction à cette revendication en acceptant l'amendement que j'ai présenté. Les crédits nécessaires au payement de ces personnels devraient évidemment être distraits du chapitre 35-21, sur lequel ils sont actuellement rémunérés.

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

M. le ministre. Je suis au regret de ne pouvoir accepter l'amendement de M. Vanrullen.

Selon les saisons, et parfois selon les difficultés — c'est le cas en ce moment — le volume des travaux effectués par les ponts et chaussées enflé subitement et dépasse brusquement la cadence moyenne. Il est indispensable alors d'avoir des surveillants en surnombre. Il est clair que si ces surveillants étaient intégrés dans les cadres, cette catégorie de personnel serait excédentaire dès l'instant où le volume des travaux redeviendrait normal. C'est une simple règle de bonne administration que de pouvoir bénéficier d'un volant de personnel.

J'ajoute que, dans un très grand nombre de cas, tous les éléments valables constituant ce volant saisonnier ou accidentel sont eux-mêmes installés à leur compte. Il s'agit de petits artisans, de personnes s'occupant de travaux de ce genre et qui sont très contents de bénéficier d'un supplément temporaire, sous forme d'un engagement temporaire, pour surveiller les chantiers en excédent.

Tout cela est parfaitement régulier. De plus, ces surveillants ont été dotés d'un statut par le décret du 30 décembre 1924. Ce statut prévoit expressément ce que je viens de dire.

Je pense qu'il n'est pas dans l'intention de M. Vanrullen, pas plus que du Conseil de la République, d'accroître indûment le nombre des fonctionnaires, le système fonctionnant dans des conditions parfaitement normales et depuis de nombreuses années.

J'espère que, sous le bénéfice de ces explications, vous voudrez bien, monsieur Vanrullen, retirer votre amendement, sinon je serai dans l'obligation de ne pouvoir l'accepter.

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

M. Albert Lamarque, rapporteur de la commission des finances. Mes chers collègues, la commission des finances s'est prononcée dans le sens qui a été indiqué à l'instant par M. Vanrullen. Voilà un personnel qui exerce, comme l'a reconnu M. le ministre, des travaux de surveillance, un personnel qui est payé sur les fonds de travaux et qui reçoit des salaires identiques à ceux des conducteurs de chantiers.

Je vous ferai de plus observer, monsieur le ministre, que votre raisonnement ne s'applique pas à l'ensemble de ce personnel. Le chapitre 34-16 qui vise les départements d'outre-mer, intéresse également les surveillants de travaux. Or, c'est vous-même qui avez prévu, dans le budget que nous sommes en train de discuter, l'intégration de ce personnel dans le cadre des conducteurs de chantier. Nous ne voyons pas pourquoi, si vous prenez une décision de cette nature en ce qui concerne les départements d'outre-mer, elle ne serait pas applicable au personnel du continent.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Je voudrais apporter à M. le rapporteur de la commission des finances une précision supplémentaire qui, je pense, va nous mettre d'accord: le régime d'intégration applicable à la France d'outre-mer est également applicable à la métropole dans les conditions suivantes. Le statut des conducteurs de chantiers actuellement à l'étude prévoit la possibilité pour les surveillants des départements d'outre-mer d'être intégrés une fois pour toutes dans le corps des conducteurs de chantier à la suite d'un simple examen professionnel, alors que, pour les surveillants de la métropole, l'accès au grade de conducteur de chantier restera toujours possible, dans la mesure où il y aura des places disponibles dans le cadre.

Je le répète, c'est une question de bonne administration. Veut-on engager en l'espèce 120 fonctionnaires de plus qui ne

travailleront qu'un certain nombre de mois par an ? Ou bien veut-on maintenir la règle traditionnelle et légale qui consiste à pouvoir payer pendant un temps déterminé les agents temporaires pour un travail déterminé qui est en dehors de la cadence normale de travail ?

Voilà le problème. L'ayant ainsi posé, je pense que la commission sénatoriale aura le sentiment qu'on ne peut vraiment pas faire autre chose que ce qui se fait actuellement.

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

M. Vanrullen. Oui, monsieur le président.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...
Je mets aux voix l'amendement.

(L'amendement n'est pas adopté.)

M. le président. Par amendement (n° 32), M. Morel propose de réduire le crédit de ce même chapitre 31-13 de 1.000 francs. »
La parole est à M. Morel.

M. Charles Morel. Monsieur le ministre, l'amendement que j'ai l'honneur de toutenir a pour but d'attirer votre attention sur la situation de certains cantonniers retraités des services vicinaux. Un acte de Vichy, la loi du 3 juillet 1941 aujourd'hui validée, a réglementé les retraites des employés dépendant des collectivités locales.

Soixante-sept départements s'y conformèrent et constituèrent un régime de retraite approuvé par la caisse des dépôts et consignations. De ce fait tous les cantonniers retraités de ces départements ont été pris en charge par la caisse nationale de retraite des agents des collectivités locales et perçoivent aujourd'hui une retraite de fonctionnaires.

Vingt et un départements avaient un régime de retraite non approuvé ou n'en avaient pas du tout; leurs conseils généraux qui, en 1941, n'étaient pas élus, mais désignés par le chef de l'Etat, ne se conformèrent pas à la loi du 3 juillet 1941 espérant, par des secours, combler la différence de ces allocations.

Malheureusement, bien après la libération, le ministre de l'intérieur, par la circulaire AD 3 du 12 décembre 1951, se basant sur l'article 2 de la loi du 3 juillet 1941, a interdit aux départements de payer ces secours à ceux qui ont été mis à la retraite après 1941.

Cela entraîne la situation paradoxale suivante: les cantonniers départementaux, retraités avant le 1^{er} juillet 1941, peuvent percevoir des secours du conseil général mettant leur retraite au taux normal. Ceux qui vinrent en fin de carrière après le 30 décembre 1948, date où les services vicinaux furent fusionnés avec les services d'Etat, ont la retraite légale des fonctionnaires de leur catégorie, soit 135.000 francs environ par an. Mais les malheureux qui ont eu la malchance de prendre leur retraite entre le 1^{er} juillet 1941 et le 30 décembre 1948, sont considérés comme « bâtards » et ne peuvent prétendre, à condition d'avoir soixante-cinq ans, qu'à la retraite des vieux travailleurs salariés, soit 65.000 francs par an, et il est interdit aux départements de leur accorder la moindre somme complémentaire.

Nous sommes donc en présence de deux chiffres: 135.000 francs d'un côté et 65.000 francs de l'autre. Il y a là, monsieur le ministre, une injustice flagrante et je vous demande si, d'accord avec M. le ministre de l'intérieur, il ne vous serait pas possible de modifier la circulaire AD 3 du 12 décembre 1951, afin d'établir un régime de retraite plus équitable. Vous me direz, évidemment, que ceci ne vous concerne pas et regarde surtout M. le ministre de l'intérieur; mais je n'oublie pas quelle est votre sollicitude pour les agents qui dépendent de votre ministère et je sais que vous ferez quelque chose dans ce sens. D'autre part, je sais également votre habileté à jongler avec les articles 47 et 68 du règlement. Ces articles n'ont rien à voir en la circonstance, parce que cela n'obère pas les finances de l'Etat. Il suffit de permettre à quelques départements liés par une circulaire un peu hâtive de supprimer une réelle injustice. (Applaudissements.)

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

M. le ministre. J'indique à M. le sénateur Morel qu'il a en effet mis le doigt sur un problème grave qui, d'ailleurs, ne concerne que quelques centaines de fonctionnaires. L'affaire commence au moment à partir duquel on a successivement rattaché des parties de la voirie départementale à la voirie nationale et qu'ensuite, en sens inverse, on a fait des coups d'accordéon qui sont dans le souvenir de tous. En raison de ces changements de nature de voirie, on a été amené, de 1911

à 1948, à faire passer les cantonniers et les cantonniers chefs sous la coupe du ministère de l'intérieur, c'est-à-dire à les rattacher aux départements.

Depuis 1948, cette situation a disparu, puisque les cantonniers et les cantonniers chefs ont été versés aux ponts et chaussées comme l'avaient été en 1941, les autres agents départementaux. Il y a toute une gamme de situations de retraites qui va de situations très voisines de celles des fonctionnaires des ponts et chaussées, pour certaines catégories, en application d'une loi de 1928, jusqu'à la simple retraite du régime général des assurances sociales. C'est là une situation parfaitement anormale.

M. le sénateur Morel a bien compris que je n'ai pas l'intention de me retrancher derrière des cloisonnements de compétence. Je considère que c'est l'honneur d'un membre du Gouvernement, lorsqu'il s'agit de questions touchant le personnel, de tenir pour aussi importantes les questions concernant les retraités que celles qui concernent les agents actifs.

C'est la raison pour laquelle, tout en rappelant à l'Assemblée, comme le sénateur Morel l'a fait lui-même, que l'initiative en pareil cas revient administrativement au ministre de l'intérieur, je vais demander à mon collègue de l'intérieur de bien vouloir, avec moi, se saisir de ce problème. Nous aurons ensuite avec M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques et aux finances le colloque nécessaire. J'espère que la fonction publique n'a pas d'objection de fond à formuler sur ce point-là. Nous irons ainsi dans le sens souhaité par M. le sénateur Morel, à qui je confirme ma volonté d'aboutir. Je lui demande donc de retirer son amendement.

M. Charles Morel. En vous remerciant, monsieur le ministre, je le retire.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 31-13 ?...
Je le mets aux voix avec la somme de 11.776.936.000 francs, résultant des amendements adoptés.

(Le chapitre 31-13, 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, 691.313.000 francs. »

La parole est à M. Bouquerel.

M. Bouquerel. Ce chapitre a trait aux indemnités allouées aux conducteurs de chantiers et agents de travaux. Je vous remercie, monsieur le ministre, de ce que vous avez fait pour que ces indemnités puissent être réglées au taux pratiqué pour l'ensemble des fonctionnaires. Comme ce budget ne sera voté que dans quelques temps, je voudrais vous demander de préciser que ces augmentations prendront effet à compter du 1^{er} janvier de cette année.

M. de Menditte. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Menditte.

M. de Menditte. Si je ne suis pas intervenu sur le chapitre précédent, c'est parce que la commission des moyens de communication avait été unanime à présenter les amendements numéros 1 et 2, unanime aussi à charger M. Bouquerel de les défendre, ce dont il s'est acquitté parfaitement. Pensant qu'il était inutile de prolonger la discussion, je me suis réfugié non dans une surdité temporaire — car j'ai fort bien entendu ce que vous avez dit, monsieur le ministre — mais dans un mutisme temporaire.

Toutefois, sur le présent chapitre, je me vois obligé d'intervenir car j'ai relevé des contradictions entre les chiffres qui ont été produits hier par M. le ministre et ceux qui nous sont proposés dans le projet de budget, au moins quant à deux des articles du chapitre en cause. En ce qui concerne l'article 2 — indemnités pour travaux dangereux — M. le ministre a indiqué la somme de 160 millions; c'est la somme qui figure également dans le projet de budget. A l'article 1^{er}, d'après le compte rendu analytique — et sauf erreur — M. le ministre a parlé de 498 millions, alors que le crédit inscrit au projet de budget est de 428.302.000 francs. Même observation pour l'article 3: M. le ministre a parlé de 108 millions de francs, alors que figure une somme de 103.811.000 francs au fascicule budgétaire; au total je note une différence importante de 75 millions pour l'ensemble. Je voudrais donc savoir ce qu'il en est. Si M. le ministre estime que ces 75 millions supplémentaires sont nécessaires pour l'alignement des indemnités, il faut rectifier les propositions budgétaires et, dans le cas contraire, il faut nous assurer que satisfaction est donnée aux agents de travaux et aux conducteurs de chantiers par les dotations ins-

crites au budget. C'est cette précision que je désire obtenir, monsieur le ministre, avant de savoir si je voterai ou non ce chapitre.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Monsieur le sénateur, je crois que vous commettez une erreur. Le chapitre qui concerne les indemnités de déplacement est le chapitre 34-13, sur lequel une lettre rectificative a été déposée par le Gouvernement de l'Assemblée nationale. Le total du surcroît est de 595 millions: 498 millions prévus initialement, plus 72 millions d'une part et 25 millions de l'autre.

En tout cas, sans que nous ayons en ce moment la possibilité de préciser dans tous les détails l'imputation des différents crédits, je donne l'assurance à M. de Menditte que le nécessaire a été fait. D'ailleurs, les marques de satisfaction que j'ai reçues des syndicats, qui ont étudié les chiffres, soyez-en assuré, à tête reposée, peuvent vous donner la tranquillité d'esprit la plus grande.

J'engage ma parole personnelle sur ce point.

M. de Menditte. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Menditte.

M. de Menditte. Je voudrais une dernière précision. Vous dites, monsieur le ministre, que le nécessaire a été fait, mais il faut que nous soyons bien d'accord sur la réalité de l'alignement des indemnités des agents de travaux sur les indemnités versées dans le régime général de la fonction publique.

M. Gilbert Jules, secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques. Je demande la parole.

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

M. le secrétaire d'Etat. Au chapitre 31-14, le crédit actuel est en augmentation de 92 millions sur celui de 1954. Au chapitre 34-13, l'augmentation est de 238 millions et une lettre rectificative augmente le chapitre 31-13 de 260 millions. Cela fait au total 590 millions de plus qu'en 1954.

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

M. le rapporteur. Je ne puis que confirmer les déclarations qui ont été faites par M. le secrétaire d'Etat aux finances. La commission des finances a enregistré au chapitre 34-13 une inscription supplémentaire de 238 millions, puis elle a pris note de la lettre rectificative portant sur 260 millions, ce qui fait 498 millions.

M. Vanrullen. Je demande la parole.

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

M. Vanrullen. Mes chers collègues, je n'ai pas présenté d'amendement sur cet article, mais je voudrais attirer l'attention de M. le ministre sur le fait que les crédits prévus pour le paiement des indemnités pour travaux supplémentaires ne semblent pas suffisants puisque, dans certains départements, ces indemnités n'ont pas été payées depuis le 1^{er} juillet 1954. Cette situation est anormale et je pense que M. le ministre voudra bien donner des instructions pour que de pareils retards, malheureusement trop fréquents dans le passé, ne se renouvellent plus.

En ce qui concerne l'article 3 du chapitre 31-14 — création d'une prime pour services rendus — on nous dit bien que les crédits prévus doivent permettre d'allouer aux agents des ponts et chaussées les mêmes gratifications ou primes de rendement qu'aux autres fonctionnaires, mais il semble, là aussi, que le calcul soit un peu juste. 103 millions de francs sont destinés au paiement de ces « primes pour services rendus ». Or, le calcul à l'équivalence des gratifications accordées aux autres fonctionnaires conduirait en réalité à une somme d'environ 400 millions.

Je demande donc à M. le ministre comment il compte payer les mêmes primes aux agents des ponts et chaussées alors que les crédits dont il dispose sont notoirement insuffisants.

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

M. le ministre. Je conteste formellement que les crédits soient notoirement insuffisants. D'abord, la dotation de l'article 1^{er} du chapitre 31-14 est passée de 88 millions à 160 millions, soit

une augmentation de 72 millions de francs. Nous les avons presque doublés, pour nous permettre de payer les indemnités pour travaux dangereux.

Vous avez été saisi de doléances indiquant que, depuis le 1^{er} juillet dernier, des indemnités n'ont pas été payées. Il s'agit de quelques cas exceptionnels, en particulier dans le Calvados. Pour l'ensemble du territoire, je voudrais que le Conseil sache que les primes sont payées normalement. Il y a, dans le Calvados, des difficultés de paiement dues aux services financiers. Il arrive parfois que ces services, faisant leur travail d'une manière méticuleuse, demandent que l'on change une virgule ou un pointillé. Je suis moi-même financier et je le comprends fort bien. (Sourires.)

J'indique à M. le sénateur Vanrullen qu'il n'est pas question de se contenter de cette cadence. Je peux lui donner l'assurance que, s'il y a, de la part de mes services, des retards coupables, ces retards seront sanctionnés.

D'autre part, en ce qui concerne les gratifications allouées en fin d'année, elles sont transformées en primes pour services rendus, ce qui est fort intéressant pour les agents. La gratification relevait de l'appréciation pure et simple des chefs de service, tandis que les primes vont être déterminées par des procédés de calcul beaucoup plus logiques et équitables. Nous avons fait passer les crédits correspondants de 83 millions à 108 millions. Là encore, il y a donc un accroissement de 28 p. 100.

Je confirme qu'avec ces crédits nous allons pouvoir payer des primes beaucoup plus importantes. Voilà des explications qui, je l'espère, donneront satisfaction à M. Vanrullen.

M. Vanrullen. Monsieur le ministre, je vous remercie.

M. Bouquerel. Je demande la parole.

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

M. Bouquerel. M. le ministre n'a pas répondu à la question que je lui avais posée: les augmentations d'indemnités partiront-elles du 1^{er} janvier 1955 ?

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Il importe, monsieur le sénateur, que le budget soit voté. Le budget voté, les indemnités seront payées et elles seront payées à partir du 1^{er} janvier, mais elles ne le seront pas avant que le budget soit voté. (Sourires.)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix le chapitre 31-14, avec le chiffre de la commission.

(Le chapitre 31-14 est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-15. — Ponts et chaussées. — Ouvriers permanents des parcs et ateliers. — Salaires et accessoires de salaires, 1.566.345.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 31-16. — Ponts et chaussées. — Ouvriers titulaires des départements d'outre-mer. — Rémunérations principales, indemnités et allocations diverses, 67.544.000 francs. »

La parole est à M. Boudinot.

M. Boudinot. Je désire intervenir sur ce chapitre concernant les ouvriers titulaires des départements d'outre-mer. Après la transformation de nos vieilles colonies en départements, il a été procédé à l'intégration dans les services de l'Etat des fonctionnaires des cadres locaux occupant un emploi permanent au 1^{er} janvier 1948.

Cependant, certains fonctionnaires n'ont pas bénéficié de l'intégration, parce qu'il n'existait pas dans les services de l'Etat des cadres correspondant aux emplois qu'ils occupaient. Ce fut le cas des ouvriers d'art et des contremaîtres de travaux publics et du service du port, des patrons et des mécaniciens de vedettes.

Le décret n° 51-589 du 23 juillet 1951 a créé le statut des cadres locaux, des chefs, sous-chefs d'atelier, mécaniciens et ouvriers de travaux dans les départements d'outre-mer, qui régulariserait la situation de ces employés relevant du ministère des travaux publics. Mais une catégorie de fonctionnaires n'avait pas été comprise non plus dans les intégrations et n'avait toujours pas obtenu satisfaction: les pilotes de l'ancienne colonie qui cependant restaient en fonction et qui assuraient comme par le passé le service de sécurité des bateaux à l'entrée et à la sortie de nos ports. Sans nul doute, ils relèvent du ministère des travaux publics, puisque leur chef direct

reste l'ingénieur en chef du service des ponts et chaussées en Guyane. Leur utilité n'est pas à démontrer et, si ces pilotes étaient des fonctionnaires en Guyane, c'est qu'il n'y avait pas, qu'il ne pouvait pas y avoir dans cette colonie, un service autonome de pilotage rentable comme il en existait à la Martinique et à la Guadeloupe. Mais le ministère des travaux publics ne voulait pas les prendre en compte et c'est ainsi que le département de la Guyane continua de supporter la charge de leur traitement pendant plusieurs années.

Une autre situation anormale existait pour ces fonctionnaires, c'est qu'ils étaient payés sur la base des anciens traitements de leur cadre colonial; ils n'étaient pas reclassés parce que le ministère de l'intérieur ne voulait pas les reconnaître comme relevant de son département ministériel. Des demandes furent faites au ministère de la marine marchande et à celui des travaux publics pour reconnaître ces travailleurs de qui on exigeait malgré tout un service, pour leur fixer un statut leur permettant enfin d'obtenir une situation semblable à celle qui avait été faite aux fonctionnaires coloniaux de toutes les catégories.

Des promesses furent faites qui ne furent jamais tenues et, un beau jour, on décida de classer les pilotes, dans le cadre créé par le décret n° 51-589 du 23 juillet 1951, au grade de mécanicien. Cela ne pouvait pas donner satisfaction à ces fonctionnaires pour de multiples raisons: 1° ils étaient intégrés dans un cadre où les ouvriers contremaîtres et autres avaient des échelons de solde inférieurs à ceux de leur ancien cadre de pilote; 2° les guetteurs de vigie ou gardiens de phares, intégrés dans un service du ministère des travaux publics, avaient un traitement supérieur au leur, alors qu'il n'en était rien sous le régime colonial; 3° les conditions d'accession à un échelon supérieur ne leur étaient pas applicables puisque le statut des mécaniciens des travaux publics prévoyait que ceux-ci pouvaient être nommés sous-chefs d'atelier à la suite d'un concours ouvert aux fonctionnaires de la profession, alors que les pilotes ont été nommés sous le régime colonial après un stage et un examen professionnel, ce dernier équivalant à celui de capitaine de cabotage.

Cette situation anormale a été signalée au ministère qui a, une fois de plus, promis d'examiner la situation de ces fonctionnaires et de leur donner un statut spécial.

Où en est la question? Je crois qu'il est temps que la situation soit normalisée, mais je voudrais de plus attirer votre attention, monsieur le ministre, sur le fait que le cadre des pilotes est maintenant réduit à deux unités: un pilote à Saint-Laurent-du-Maroni, un autre à Cayenne. En vérité, il en faudrait deux dans chaque port et, à la rigueur, trois, pour assurer les remplacements en cas de maladie ou de congé d'un des deux pilotes ou au cas où deux navires auraient besoin de pilote à la même marée.

Il est bon de souligner que le rôle des pilotes ne se borne pas à assurer la sécurité des navires à l'entrée ou à la sortie de nos ports. Ces marins effectuent sans cesse des sorties pour des opérations de sondage, afin de suivre les variations des fonds de nos rivières et de la barre de nos ports.

Je dois dire d'ailleurs — et en cela j'anticipe sur le chapitre 31-31 pour lequel je suis inscrit aussi — que le service du port est désorganisé depuis que nous sommes département. Il y avait autrefois un officier de port, capitaine ou lieutenant, à Cayenne, un maître de port au Maroni et au moins deux pilotes attachés à chaque port.

L'officier de port est-il nécessaire? Je le crois, car s'il n'existe plus en titre, la fonction n'a pas disparu et elle est remplie par un fonctionnaire des ponts et chaussées, souvent un ingénieur doublé d'un adjoint technique des travaux publics.

Ne serait-il pas plus logique de rétablir l'officier de port qui a une formation spéciale pour s'occuper de tout ce que peut comporter la surveillance, l'instruction, le bon fonctionnement du port, et qui a vocation particulière pour diriger et contrôler le service de pilotage, puisqu'il est lui-même officier de marine?

Je voudrais, monsieur le ministre, que vous me promettiez de vous pencher d'abord et par priorité sur le sort des pilotes, afin d'améliorer leur situation matérielle, d'examiner en second lieu l'augmentation de l'effectif et, enfin, d'étudier le rétablissement de l'officier de port en Guyane.

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

M. le ministre. Je voudrais indiquer à M. le sénateur Boudinot que la question qu'il a traitée et qui, d'ailleurs, est fort intéressante, puisqu'elle concerne actuellement deux pilotes, deux autres éventuellement et de plus un officier pilote, ressortit à la marine marchande. Mais, comme la marine marchande est sous ma juridiction, je vais très rapidement m'en occuper de cette affaire.

Je crois d'ailleurs me rappeler qu'en ce qui concerne l'officier du port pour la Guyane, l'emploi existe. C'est déjà un obstacle sérieux qui a été franchi. Mais la recherche du titulaire n'a pas donné de résultat jusqu'à présent. Nous allons donc essayer de trouver un volontaire. Je vais faire accélérer les recherches. Si M. le sénateur Boudinot voulait s'associer à ces recherches, j'en serais ravi. Nous aurions déjà réglé, par conséquent, une partie du problème qui l'intéresse. Pour les deux autres pilotes, je vais demander à mes services de la place Fontenoy de faire le nécessaire.

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

Je mets aux voix le chapitre 31-16, au chiffre de la commission.

(Le chapitre 31-16 est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-17. — Ponts et chaussées. — Services annexes. — Rémunérations principales, 27.793.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 31-18. — Ponts et chaussées. — Services annexes. — Indemnités et allocations diverses, 8.979.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 31-31. — Ports maritimes, établissements de signalisation maritime et voies navigables. — Rémunérations principales, 860.748.000 francs ».

La parole est à M. Boudinot.

M. Boudinot. Je renonce à la parole, m'étant déjà expliqué tout à l'heure.

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

Je mets aux voix le chapitre 31-31.

(Le chapitre 31-31 est adopté.)

M. le président. « Chap. 31-32. — Ports maritimes, établissements de signalisation maritime et voies navigables. — Indemnités et allocations diverses, 158.184.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 31-41. — Chemins de fer et transports. — Personnel du contrôle. — Rémunérations principales, indemnités et allocations diverses, 75.209.000 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, 521.846.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 31-52. — Institut géographique national. — Indemnités et allocations diverses, 34.322.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 31-53. — Institut géographique national. — Personnel ouvrier. — Salaires et accessoires de salaires, 299.637.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 31-91. — Indemnités résidentielles, 3.171.422.000 francs. » — (Adopté.)

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

« Chap. 32-91. — Pensions et retraites. — Prestations et versements de l'Etat, 118.013.000 francs ».

La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. J'aurais voulu obtenir hier de M. le ministre des transports et des travaux publics, au nom de notre commission des moyens de communication, une précision sur la date de versement des indemnités destinées à compenser les augmentations de cotisations à la caisse autonome mutuelle de retraite des cheminots. En effet, si les engagements pris hier par M. le ministre des travaux publics de faire régler par l'Etat, sur les recettes provenant de l'augmentation de 5 francs par litre de gas oil, le supplément de cotisations du personnel, les deux tiers du supplément de cotisation des employeurs et les six septièmes des cotisations des collectivités locales, il semble que ce texte doive être inclus dans la loi de finances. Il ne serait donc applicable qu'à partir du 1^{er} janvier 1955. Or, les recettes, elles, ont été versées à partir du 15 novembre 1954.

Je demande donc à M. le ministre des travaux publics de vouloir bien nous dire, d'une façon formelle, s'il pourra, à partir de la perception des recettes, c'est-à-dire du 15 novembre 1954, payer les suppléments de cotisations des collectivités locales, du personnel et des sociétés, quel que soit le procédé administratif utilisé à cet effet, par exemple, par un collectif. C'est au nom de la commission que je demande ces précisions à M. le ministre des transports. Je lui serais reconnaissant de nous donner une réponse claire à ce sujet.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Monsieur le président, mesdames, messieurs, la question posée par M. le rapporteur de la commission des moyens de communication mérite, en effet, une réponse précise.

Je lui indique, comme il l'a lui-même laissé entendre, que je ne sais pas exactement par quel procédé comptable nous agirons. Ce qui est certain, c'est qu'il ne saurait y avoir, pour la période du 15 novembre au 31 décembre 1954, un régime particulier.

En réalité, le règlement de cette affaire constitue un tout et c'est dans cet esprit qu'il a été mis sur pied.

Je donne donc à M. le sénateur Brunhes, rapporteur de la commission en l'espèce, tout apaisement: il n'y aura pas de hiatus pour la période considérée.

M. le président. Par amendement (n° 11), M. Dutoit et les membres du groupe communiste proposent de réduire le crédit du chapitre 32-91 de 1.000 francs.

La parole est à M. Dutoit.

M. Dutoit. Mesdames, messieurs, si j'ai déposé cet amendement, c'est parce que je ne suis pas d'accord avec la position prise par la majorité de la commission sur la question de la caisse autonome de retraites des cheminots.

La majorité de la commission semble accepter la solution proposée par M. le ministre des transports en ce qui concerne les petits cheminots et les tramwayots. Je rappelle tout de suite que l'Assemblée nationale, lors de la discussion de ce chapitre, s'est prononcée, par 554 voix contre 62, pour la disjonction de ce chapitre et pour demander le retrait du décret du 14 septembre 1954. Je rappelle également à notre Assemblée que l'application de la loi d'août 1950 sur la caisse autonome mutuelle de retraites (C. A. M. R.) a été votée par le Conseil de la République, après l'Assemblée nationale, à une majorité assez confortable d'ailleurs. La loi du 22 juillet 1922, qui a créé un régime spécial de retraites pour les agents des chemins de fer secondaires d'intérêt général, des chemins de fer d'intérêt local et des tramways, aurait dû être appliquée depuis 1950 aux services qui ont remplacé les chemins de fer secondaires supprimés, c'est-à-dire aux services routiers. Cette caisse, dont on a fait ici le procès à plusieurs reprises, par suite de la fermeture de certains réseaux et du remplacement d'autres réseaux par des transports routiers, est en continuel déficit.

Je ferai brièvement l'historique de cette affaire. Une loi du 31 mars 1932 a étendu le bénéfice de la loi du 22 juillet 1922 aux agents des services publics de transports en commun sur route, à condition toutefois qu'il s'agisse d'entreprises concédées par les départements ou les communes ou exploitées en régie directe et fonctionnant d'une manière permanente.

Un décret du 9 décembre 1933 a complété et précisé les dispositions de la loi de 1932. Ce décret indique que « toute entreprise de transports en commun automobiles sur route astreinte à des obligations de tarification, de régularité, de permanence, devrait faire bénéficier ses agents du régime de retraites de la loi de 1922 ». Enfin, un décret-loi du 17 juin 1938 a confirmé les dispositions précédentes.

Un accord est intervenu le 9 juin de la même année entre les entreprises de transports automobiles, d'une part, et les représentants de la fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, de l'autre. Mais le décret qui devait fixer les modalités d'application n'a jamais paru.

Pourtant, le conseil d'Etat, par un arrêt rendu le 16 juin 1944, statuant sur un pourvoi intenté par la Fédération nationale des transporteurs routiers contre le décret-loi du 17 juin 1938, a rejeté la prétention des transporteurs, considérant que le Gouvernement avait agi dans la plénitude de ses pouvoirs.

Depuis cette époque, on aurait pu penser — ainsi que les cheminots, les tramwayots et les routiers — qu'après les textes légaux que je vous ai cités et l'arrêt du conseil d'Etat constituant jurisprudence, la question était simple et qu'il suffisait aux pouvoirs publics de prendre le décret d'application envisagé depuis 1933. Contrairement à toutes les prévisions, il a fallu attendre jusqu'en 1950 pour que la question de l'affiliation des agents des transports routiers soit à nouveau posée devant le Parlement.

Le Parlement, à cette époque, a adopté une loi, qui fut promulguée le 19 août 1950, favorable à l'affiliation des routiers à la C. A. M. R., mais tous les ministres des transports qui se sont succédés depuis lors et qui étaient chargés de la rédaction du règlement d'administration publique déclaraient la loi inapplicable.

Ainsi, depuis 1932, les revendications des travailleurs de la route, que le Parlement a reconnues justes, ont été bafouées. Et pourquoi ? Cela a été dit à l'Assemblée nationale: c'est pour

éviter aux grosses sociétés de transports par route des versements supplémentaires à la C. A. M. R.

M. le ministre actuellement en exercice a pensé en finir avec cette affaire en prenant un décret, signé le 14 septembre 1954; mais l'examen sérieux du décret de M. Chaban-Delmas nous permet de dire que le but visé c'est d'abord de porter atteinte au régime particulier des retraites, en procédant à l'affiliation du personnel routier au système de sécurité générale. Le deuxième objectif atteint par l'affiliation des travailleurs à la sécurité sociale, c'est d'augmenter la durée du travail, de porter l'âge de départ à la retraite de cinquante-cinq ans à soixante-cinq ans pour certains. Cette affirmation n'est d'ailleurs contestée par personne, même pas par M. le ministre des travaux publics.

Je crois que si l'on parle beaucoup, en cette affaire, du prolongement de l'âge de la retraite, de la nécessité d'augmenter la durée de travail, c'est surtout pour éviter le parler du bénéfice réalisé par les sociétés de transports sur routes, en particulier par la Société des transports Citroën. Cette pauvre entreprise, qui ne peut pas payer ses cotisations sociales à la C. A. M. R., qui est dans l'impossibilité d'appliquer à son personnel la loi d'août 1950, a réalisé, en 1953, 517 millions de bénéfice, c'est-à-dire plus de 430.000 francs par travailleur occupé! C'est pour éviter la moindre difficulté à ces entreprises que le Gouvernement propose l'abrogation de la loi du 19 août 1950 et le remplacement de ses dispositions par un régime complémentaire.

Ce régime complémentaire ne touche d'ailleurs que le personnel actif. Or, chacun sait par expérience — et la discussion qui vient d'avoir lieu sur le chapitre 31-13 le prouve — comment on opère pour procéder à la classification et pour considérer comme sédentaire des agents qui devraient être normalement du service actif! Les sédentaires n'ont rien de plus ni de moins par ce décret que ce qui est accordé par le régime général de la sécurité sociale: à soixante-cinq ans, pension égale à 40 p. 100 du salaire et, à soixante ans, 20 p. 100. Les agents actifs verront cette pension augmenter de 30 p. 100 à soixante ans et de 30 p. 100 également à soixante-cinq ans.

Ce décret qui obligera les chauffeurs routiers conducteurs de camion à rester au travail jusqu'à l'âge de 65 ans pour obtenir une pension suffisant à les faire vivre fait, à notre avis, bon marché de la vie des travailleurs et de la sécurité de la route. D'autre part, pour financer le régime complémentaire, les cotisations ouvrières sont augmentées et de lourdes charges — M. le ministre l'a indiqué d'ailleurs — pèseront sur le budget des grandes villes.

Les premiers renseignements que nous possédons nous permettent de dire que Marseille devra inscrire entre 140 et 150 millions à son budget; Lyon payera entre 95 et 100 millions et Strasbourg 35 à 40 millions.

Il n'est pas possible à mon avis que le Parlement accepte de suivre le Gouvernement dans cette voie. Déjà l'Assemblée nationale a manifesté à ce sujet sa désapprobation. Certains de nos collègues disent que les intéressés eux-mêmes ne veulent pas de la loi de 1950. En parlant ainsi, ils font tout simplement — je le dis en passant — la démonstration qu'ils connaissent très mal les aspirations du monde du travail.

J'ai entre les mains toute une série de résolutions qui émanent des organisations des travailleurs routiers qui réclament justement l'application de la loi. Je ne voudrais pas les citer toutes compte tenu que notre temps est limité mais, pour éclairer un peu le débat permettez-moi de vous donner connaissance de celle qui émane des délégués des entreprises de transports routiers de la Vienne, de la Haute-Vienne, de la Dordogne, de la Charente, de la Creuse, de la Corrèze, de l'Indre qui, réunis en conférence à Limoges, demandent leur affiliation à la C. A. M. R. Il s'agit là d'organisations des travailleurs de la route et non pas de syndicats de petits cheminots qui auraient certainement un intérêt supplémentaire à défendre la C. A. M. R.

Par ailleurs, les représentants des travailleurs de transports toutes catégories réunis à Châlons-sur-Marne sans distinction d'organisations syndicales, comprenant les réseaux Citroën de Strasbourg et de Mulhouse, les réseaux de Meurthe-et-Moselle, des Vosges et de la Marne, les Rapides de Champagne, les transports de marchandises de la Marne et les autobus de Reims, ont voté la même résolution.

Mesdames, messieurs, je ne voudrais pas poursuivre plus loin ma démonstration: l'ensemble des travailleurs de la route demande le respect de la loi votée en 1950 par le Parlement et il n'est pas possible, à moins de dire que les lois sont applicables aux uns et pas aux autres, de ne pas répondre favorablement à leur demande. C'est pourquoi, l'amendement que j'ai déposé sur ce chapitre tend à demander au Conseil de confirmer le vote qu'il a émis en 1950, en réclamant le retrait du décret du 14 septembre 1954 et le respect de la loi d'août 1950. (Applaudissements à l'extrême gauche.)

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

M. le ministre. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je voudrais répondre très brièvement à l'intervention de M. le sénateur Dutoit pour indiquer tout d'abord que le système qui est proposé au Parlement et qui va être sanctionné par vos votes au cours de l'examen de la loi de finances, va précisément permettre, pour la première fois, aux personnels des entreprises des transports routiers de bénéficier d'un régime complémentaire à celui de la sécurité sociale, et, par conséquent, donner satisfaction à des demandes présentées depuis de nombreuses années.

Le texte est actuellement sur le point de paraître et, je le répète, toutes ces mesures feront l'objet de textes financiers qui viendront devant cette assemblée dans des délais maintenant très brefs.

Sûr de la charge supportée par les collectivités locales, j'ai donné, hier, à cette tribune, je crois, toutes les explications nécessaires. MM. les rapporteurs des commissions sont d'accord. Dans ces conditions, je demande au Conseil de la République de bien vouloir repousser l'amendement de M. le sénateur Dutoit de telle manière que nous soyons les uns et les autres décidés à mettre un terme rapide au désastre financier qui touchait la caisse autonome mutuelle des retraites, à l'insuffisance du régime social des salariés des entreprises de transports routiers et à l'insécurité générale qui régnait pour tous les petits cheminots en la matière.

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. M. Dutoit a évoqué le problème de la caisse autonome mutuelle des retraites. Il a fait état d'une décision des chauffeurs de véhicules routiers d'accepter d'entrer, pour la rentrouer par leurs versements, dans la caisse autonome mutuelle des retraites des cheminots. Je suis certain que seuls ont accepté d'entrer dans cette caisse les chauffeurs routiers appartenant à des organisations syndicales où la majorité absolue était composée de cheminots, d'une part, et d'autre part, qu'on ne leur a pas montré quelles étaient les charges qu'ils acceptaient réellement en entrant dans cette caisse pour permettre de payer ultérieurement les retraites des petits cheminots.

La solution décidée par le ministre des travaux publics et des transports en accord avec le ministre des finances est une solution saine. Elle consiste à rentrouer avec des versements très importants dont l'Etat fait presque tous les frais, la caisse autonome mutuelle des retraites des petits cheminots grâce au prélèvement sur les ressources apporté par les 5 francs sur le gas-oil et à assujettir les petits cheminots engagés depuis le 1^{er} octobre 1954 à la sécurité sociale avec un régime complémentaire qui sera voisin de celui que les organisations professionnelles des transports routiers acceptent pour leurs chauffeurs, poids lourds et cars.

Dans ces conditions, je considère que l'amendement de M. Dutoit ne correspond pas exactement à la réalité et que nous devons reconnaître le très gros effort pour les petits cheminots retraités faisant passer les cotisations de 18 p. 100 à 36 p. 100 des salaires, l'Etat prenant à sa charge 16 p. 100 de cette augmentation. Nous devons donc remercier le Gouvernement d'avoir pu résoudre le problème en discussion depuis de très nombreuses années et de l'avoir résolu en laissant tous leurs avantages acquis, je le répète, à tous les employés des compagnies de petits chemins de fer et en permettant pour l'avenir d'équilibrer les régimes complémentaires grâce à des ressources nouvelles dégagées que nous aurons à voter dans la loi de finances.

M. Dutoit. Je demande la parole.

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

M. Dutoit. Je pense n'avoir pas été compris par notre rapporteur lorsque j'ai indiqué que c'était justement à la demande des intéressés eux-mêmes et des routiers que j'avais fait cette intervention.

Si je n'avais pas été limité par le temps j'aurais pu vous lire toutes les protestations des délégations de routiers qui demandent leur affiliation à la C. A. M. R. Il n'est pas juste de dire, monsieur Julien Brunhes, que les routiers seraient désavantagés s'ils étaient affiliés à la C. A. M. R. du fait que, en réalité, leur affiliation au régime de sécurité sociale va porter leur âge de départ à la retraite à soixante-cinq ans au lieu de cinquante-cinq ans, comme je viens de le démontrer, et que, d'autre part, leur pension se montera non à 60 p. 100, mais à

30 ou 40 p. 100 de leur traitement. Il n'est donc pas juste de déclarer que ces routiers n'auraient aucun avantage à être affiliés à la C. A. M. R.

D'autre part, en ce qui concerne la possibilité d'existence de cette caisse, il est sûr que, dans la mesure où l'on n'a pas appliqué la loi de 1950, relative à l'affiliation des services de remplacement des lignes d'intérêt général fermées au trafic, on a créé des conditions pour qu'il y ait plus de retraités que de gens en activité. C'était condamner cette caisse à mourir à brève échéance. Si la loi de 1950 avait été appliquée, le problème serait résolu depuis cette époque et la question de la C. A. M. R. ne reviendrait plus chaque année en discussion à l'occasion de l'examen du budget devant notre Assemblée.

Compte tenu de ces observations et considérant d'ailleurs que, quoi qu'en dise M. Julien Bruhnes, l'Assemblée s'est déjà prononcée à plusieurs reprises pour l'application intégrale d'une loi votée en faveur des petits personnels des chemins de fer et des chauffeurs routiers, nous demandons que, sur notre amendement, on se prononce par un scrutin public. (*Marques d'approbation à l'extrême gauche.*)

M. Jean Bertaud. Je demande la parole pour explication de vote.

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

M. Jean Bertaud. Je voudrais savoir pour quelles raisons la loi à laquelle notre collègue a fait allusion a été considérée comme absolument inapplicable. Si elle est inapplicable, cela démontre qu'elle n'a pas été étudiée suffisamment et que le Parlement a émis un vote sans se rendre compte de la portée de son action, ce qui est éminemment regrettable. Mais, si cette loi pouvait être appliquée, peut-être n'aurait-on pas eu besoin, actuellement, de prévoir l'alimentation de la caisse autonome des petits cheminots par l'augmentation des droits sur les gas-oils, ce qui aurait peut-être évité certaines répercussions économiques toujours fâcheuses, surtout lorsqu'il s'agit d'un produit indispensable à des moyens de transport de plus en plus utilisés.

Alors, si cela était possible, et peut-être la réponse qui me sera faite conditionnera-t-elle mon vote, je désirerais savoir, puisque la loi est inapplicable, quelles sont les raisons qui ont fait que les assujettis n'ont pas voulu ou n'ont pas pu s'y plier. Je désirerais aussi savoir si, dans les dispositions nouvelles qui nous sont proposées, on pense pouvoir écarter l'obligation pour l'Etat de venir compenser, dans un avenir plus ou moins prochain, les pertes entraînées par l'augmentation du nombre des retraités par rapport aux cotisants.

Et puisque nous parlons retraites, je pense qu'il est bon de rappeler que, quelles que soient les conditions dans lesquelles les caisses de retraites fonctionnent, quel que soit le régime qui leur est ou leur sera appliqué, l'Etat ou les collectivités départementales ou locales seront toujours obligés, à un moment ou à un autre, d'y participer directement ou indirectement.

L'année dernière ou il y a deux ans, nous avons entendu le directeur de la sécurité sociale, entendu précisément par notre commission des moyens de communication et des transports, au sujet de cette caisse mutuelle autonome de retraite, répondre à une question précise qui lui a été posée, que l'on devait nécessairement admettre qu'à une époque donnée, se situant bien entendu dans un futur encore lointain, il serait absolument impossible aux caisses de sécurité sociale d'assurer le versement des pensions en raison du nombre important des bénéficiaires par rapport à celui des assujettis au paiement des cotisations, si le montant des cotisations des assujettis n'était pas augmenté et si l'Etat n'acceptait pas de prendre à sa charge un déficit de plus en plus lourd.

Quelle que soit la façon dont nous posons le problème, nous aboutirons toujours au même résultat. Peut-être eût-il mieux valu en la circonstance et dans l'intérêt de tous augmenter le nombre des assujettis à la caisse mutuelle de retraite des petits cheminots en obligeant, de par la loi, tous ceux qui devaient cotiser à le faire, plutôt que d'arriver à des solutions de rechange qui entraînent l'augmentation de la valeur d'un produit, augmentation qui se répercutera inmanquablement sur l'économie générale du pays et dont, en fin de compte, tout le monde devra subir les conséquences.

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

M. le ministre. Avant que le Conseil ne se prononce par scrutin sur l'amendement de M. Dutoit, amendement repoussé par le Gouvernement et par la commission des moyens de communication, je voudrais indiquer à M. Jean Bertaud que si, en effet, la loi de 1950 n'a pas été appliquée pendant quatre

ans, c'est parce qu'elle comportait dans son application des calculs d'actuariers et que, lorsqu'on est passé à ces calculs, on s'est aperçu qu'on s'engageait sur un terrain impraticable. A telle enseigne qu'il n'a jamais été possible de rédiger et de faire approuver par le Conseil d'Etat un règlement d'administration publique. C'est la raison pour laquelle cette loi a été abrogée. Par conséquent, nous nous trouvons en présence d'un terrain vierge et, sur ce terrain, il s'agit d'édifier le système permettant, comme l'a dit M. le rapporteur de la commission des moyens de communication: 1° de garantir tous les droits acquis, tous les intérêts généraux. C'est fait; 2° de permettre aux salariés des entreprises des transports routiers d'avoir un régime complémentaire dans le sens de ce qu'ils demandaient depuis des années. C'est fait; 3° de mettre fin au désastre financier de la C. A. M. R. Je le répète, c'est fait; 4° d'alléger les charges des collectivités locales, de telle manière qu'elles soient pratiquement identiques à celles qui existaient jusqu'à présent. Ce sera l'objet du texte qui est annoncé.

Dans ces conditions, je demande au Conseil de la République de vouloir bien repousser l'amendement de M. Dutoit.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur. La commission des finances n'a pas eu l'occasion de statuer sur le fond, mais je crois pouvoir, malgré tout, faire connaître à l'Assemblée les renseignements que nous avons recueillis sur ce point. D'abord une précision. Il y a, dans le chapitre en discussion, l'inscription d'un crédit, celui qui vient d'être indiqué et qui représente la participation de l'Etat. Il y a une seconde participation qui est prévue dans le budget du travail, bien supérieure, du reste, au chiffre qui a été indiqué tout à l'heure.

Nous voudrions savoir exactement comment ces deux chiffres peuvent se combiner et à quelle situation ils doivent faire face.

Nous avons un reproche cependant à faire au Gouvernement, et je dirai qu'il est de notre devoir, à l'heure présente, de le souligner. Lorsque nous avons parlé de ce sujet l'an dernier, la question se présentait, comme d'ailleurs à l'occasion des exercices précédents, d'une façon très imprécise. On nous a demandé de voter une avance que nous avons concédée parce que cette caisse n'était pas viable, qu'elle se trouvait dans des conditions telles qu'il fallait la soutenir. Nous avons ainsi voté l'avance qui était réclamée par le Gouvernement, c'est-à-dire 350 millions. Mais on nous a fait une promesse. On nous a assuré: le Gouvernement déposera, avant la fin de février — je crois que c'était en février, un mois qui compte un petit nombre de jours — un projet de loi qui aura pour effet de régler d'une façon définitive les retraites des petits cheminots.

Le projet de loi, que je sache, n'a pas été déposé. C'est le décret-loi dont on a parlé tout à l'heure et que M. le ministre vient d'annoncer qui, à la place de la loi qu'on nous avait promise et par un acte d'autorité — je ne dis pas un acte arbitraire — règle et entend régler une fois pour toutes ce sujet de la caisse des retraites.

M. Dutoit. Très bien!

M. le rapporteur. Je dirai, en ce qui nous concerne, que nous voulons un peu diviser la question. Il est très vrai — nous l'admettons — que la caisse, dans sa constitution actuelle d'effectifs, n'est pas une caisse viable: il y a presque autant de retraités que de membres actifs et il n'est pas possible, vraiment, que les membres actifs actuels concèdent des cotisations telles qu'ils assurent les pensions des retraités.

Nous voulons prendre acte de deux points particuliers que vous avez énoncés, monsieur le ministre, et nous ne considérons pas la question comme entièrement réglée. Tout d'abord, les droits des retraités actuels sont des droits maintenus, vous ne faites sur ce point aucune espèce de réserve.

On a fait jusqu'ici à cette catégorie un sort véritablement injuste, et on peut dire qu'elle a été en France la catégorie la plus sacrifiée. Alors que partout il y avait des péréquations de pension, ce personnel a été laissé longtemps en l'état. Il a fallu qu'il adresse des réclamations de tous les côtés, et notamment du côté des parlementaires, car nous sommes incontestablement des défenseurs de ces catégories, défenseurs d'autant plus énergiques que nous pouvons les considérer comme injustement sacrifiées. Grâce aux avances qui ont été concédées, on a procédé à des remaniements de pension et dans des conditions telles que l'on peut penser qu'à l'heure actuelle les intéressés ont satisfaction.

Nous voudrions, quand vous parlez des droits acquis, qu'il soit entendu que les pensions de cette catégorie, à l'avenir, suivront l'évolution des salaires.

M. Robert Le Guyon. Très bien!

M. le rapporteur. Nous entendons par là que si, demain, des augmentations de pensions interviennent de nouveau, si des péréquations leur font suite, les intéressés, dont vous avez déclaré que les droits étaient maintenus, étaient acquis, pourront profiter de ces péréquations.

Nous prenons acte de ce premier point, et je crois que vous aurez à cœur de préciser votre pensée.

Le second point dont nous prenons acte — et sur celui-là, vous avez été extrêmement formel et nous vous en remercions — c'est que ni le personnel, ni les collectivités locales qui devaient augmenter les participations à la caisse, en vertu de votre « décret-loi », ne subiront cette augmentation.

Il reste alors l'autre sujet, et je dirai que sur ce point nous ne sommes pas entièrement d'accord. Vous dites que le problème est réglé, qu'il l'est par le régime général de la sécurité sociale et le système complémentaire que vous avez l'intention de faire intervenir et qui, je crois, ne doit pas seulement intervenir pour cette catégorie...

M. le ministre. Je l'ai indiqué.

M. le rapporteur. Je crois que ce qui a été indiqué par le président du conseil, avec le fonds national de vieillesse, doit régler pour un ensemble de catégories ce problème des pensions.

Je me permets donc de vous dire que, sur le second point, nous faisons des réserves. C'est un sujet que nous aurons ensemble du reste à discuter et sur lequel, ainsi, nous aurons l'occasion de faire apprécier notre opinion et, par conséquent, de faire valoir nos arguments. *(Applaudissements.)*

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

M. le ministre. Je voudrais d'abord donner à M. le rapporteur de la commission des finances la précision demandée en ce qui concerne la raison pour laquelle certains crédits se trouvent au budget du ministère du travail et d'autres au budget du ministère des travaux publics. La partie de crédits figurant au ministère du travail correspond au fait que l'Etat doit verser une somme équivalente à celle qu'exigeraient les charges qui résulteraient de l'affiliation des agents au régime des retraites ouvrières et paysannes, étant entendu que ce versement ne serait pas inférieur à 1 p. 100 des salaires des agents en activité. Cela résulte de l'article 8 de la loi du 22 juillet 1922, et, comme le ministère du travail et de la sécurité sociale avait été chargé, dès l'origine, de la gestion du régime des retraites ouvrières et paysannes, c'est au budget de ce département que, par analogie, ont été ouverts tous les crédits de subventions s'y rapportant.

Quant aux subventions qui apparaissent au budget du ministère des travaux publics, celles-ci sont allouées par l'Etat en tant que pouvoir concédant une ligne de chemins de fer et en contrepartie d'obligations particulières imposées à la caisse en faveur des petits cheminots.

C'est par conséquent l'aspect « chemins de fer » qui apparaît au ministère des travaux publics, et l'aspect « caisse des retraites ouvrières et paysannes » qui apparaît au ministère du travail.

En ce qui concerne le maintien des droits acquis, je confirme à M. le rapporteur de la commission des finances que c'est un point essentiel sur lequel repose le système qui va pouvoir être instauré. La péréquation des retraites est acquise. Elle est intégrée dans le système.

M. Auberger. Très bien.

M. le ministre. Les cotisations des collectivités locales devaient être, en effet, portées de 1 à 8 p. 100. Hier, répondant à M. le rapporteur de la commission des moyens de communication qui me demandait si l'on pourrait alléger l'indemnité à 2 p. 100, j'ai répondu affirmativement. La cotisation du personnel était portée de 6 à 7 p. 100 et l'on sait que dans ce cas-là, en général, c'est la collectivité locale qui en fait les frais. Je réponds également de façon formelle que cette augmentation n'aura pas lieu.

En ce qui concerne les sociétés concessionnaires, on devait passer de 10 à 13 p. 100. Là aussi, un abattement sensible sera effectué, puisque le versement sera limité à 11 p. 100.

Dans ces conditions, nous nous trouvons en présence de la décharge réclamée par les collectivités locales, et cette décharge est d'autant plus importante que bien souvent les collectivités locales payent non seulement leur propre part, mais celle du personnel, pour partie — c'est humain, et compréhensible — et aussi celle des sociétés concessionnaires lorsque le compte d'exploitation, par exemple, est en déficit, ce qui, hélas, survient... disons parfois. *(Sourires.)*

M. Georges Laffargue. Parfois, voulant dire « quelquefois »!

M. le ministre. J'emploie ce terme comme si je défendais, non le budget des travaux publics, mais, disons, celui des affaires étrangères. *(Nouveaux sourires.)*

Voilà quelle est la situation. Je crois que, sur tous ces points, il n'y a pas de difficulté.

Sur le dernier point, j'indique à M. le rapporteur de la commission des finances, dès à présent, que le régime complémentaire dont il s'agit pour les routiers et pour les futurs petits cheminots est un régime complémentaire dont nous aurons l'occasion de vérifier la consistance ensemble. Il constatera qu'il correspond à un ensemble de prestations et de garanties réelles et substantielles.

Dans ces conditions, j'indique à M. le rapporteur de la commission des finances que je suis en mesure de lui fournir, sur tous les points qu'il a bien voulu signaler, toutes les réponses et apaisements qui peuvent lui permettre de prendre position, comme l'a demandé M. le rapporteur de la commission des moyens de communication ainsi que votre serviteur. *(Très bien! très bien!)*

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

Je mets aux voix l'amendement.

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

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.....	259
Majorité absolue.....	130
Pour l'adoption.....	16
Contre	243

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 32-91, au 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, 5.672.485.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 33-92. — Prestations et versements facultatifs, 50.196.000 francs. » — *(Adopté.)*

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

« Chap. 34-01. — Administration centrale. — Matériel et remboursement de frais, 61.366.000 francs. »

La parole est à M. Bertaud.

M. Jean Bertaud. Je veux dire seulement quelques mots, monsieur le ministre, sur une question qui a été soulevée à l'Assemblée nationale par nos collègues, M. Frédéric-Dupont et Mme Maria Rabaté. Il s'agit toujours de la fameuse pénétration dans Paris de l'autoroute du Sud et vous ne trouverez pas anormal que je me permette de reprendre ici quelques-unes des réserves qui ont été formulées par nos honorables collègues.

Les communes de la périphérie, ainsi que les habitants de certains arrondissements de Paris qui doivent être touchés par les travaux de pénétration de cet autoroute, s'inquiètent de savoir si la réalisation de cette nouvelle voie d'accès dans Paris est proche, si elle est décidée ou si, au contraire, on tiendra compte des réclamations formulées par tous les intéressés.

Un certain nombre d'immeubles doivent, paraît-il, être démolis. Des travaux importants doivent être effectués sous le parc Montsouris. Le conseil municipal de Paris s'est inquiété de cette question, d'autres conseils municipaux s'en sont également émus. Nous désirerions savoir s'il est réellement dans vos intentions, ainsi que vous l'avez indiqué à l'Assemblée nationale, de procéder à une consultation de techniciens, auxquels viendraient s'adjoindre les représentants des collectivités locales touchées, pour décider si ces travaux seront effectués ou si, au contraire, ils seront reportés.

D'autres possibilités existent pour assurer la circulation dans Paris et hors Paris. Sans doute ont-elles été toutes étudiées, mais quelles que soient les facilités ou les inconvénients qu'elles présentent, rien ne devrait être fait qui n'ait été porté au préalable à la connaissance des représentants des quartiers ou communes intéressés. C'est parce que, à ma connaissance, cela n'a pas été fait en ce qui concerne l'auto-route du Sud que je crois devoir insister pour que rien ne se fasse sans que les collectivités locales aient été appelées à donner un avis approuvant ou désapprouvant les plans établis sans cette consultation préalable indispensable.

Il est un principe que cette haute Assemblée est toujours décidée à défendre, c'est celui de l'autonomie des collectivités locales. Elle ne peut que s'insurger avec nous contre le fait qu'il soit possible d'exécuter de grands travaux sur les territoires de certaines communes et sur le territoire de Paris sans que l'on tienne compte des avis exprimés par les conseils municipaux de ces collectivités locales et par le conseil municipal de Paris. Toutes les fois qu'il s'agit de travaux d'intérêt public, on procède à des enquêtes de *commodo et incommodo*; nous désirerions savoir si préalablement aux projets qui ont été établis, ces enquêtes ont eu lieu et si les plans qui, dans l'esprit de beaucoup ont acquis un caractère définitif, ont fait l'objet de l'examen attentif de ceux qui doivent subir les sujétions que leur imposera la réalisation du projet. Au cas où ces précautions préalables et indispensables n'auraient pas été prises, je vous demanderai alors si vous avez l'intention de faire procéder à ces enquêtes, si les conseils municipaux seront appelés officiellement à donner leur avis, et surtout si vous accepterez qu'il soit tenu compte de ces avis. C'est la question que je vous pose, monsieur le ministre. Vous m'excuserez de rééditer ce qui a été dit à l'Assemblée nationale, mais j'estime qu'il n'est pas inutile que je reprenne la question, ne serait-ce que pour avoir certains apaisements sur la participation aux travaux des techniciens auxquels vous avez fait allusion dans votre réponse aux députés Michel Peytel et Madame Rabaté, des représentants qualifiés des communes intéressées et du conseil municipal de Paris.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Rappelant mes souvenirs universitaires — et il est arrivé qu'ils soient cuisants — je dirai à M. le sénateur Bertaud, qui a déclaré que la question avait été posée dans les mêmes termes à l'Assemblée nationale : à même question, même réponse.

Etant moi-même chargé d'intérêts locaux, sachant à quel point il est indispensable, non seulement pour la bonne administration de nos communes et de nos départements, mais même pour l'équilibre démocratique d'une grande nation, de donner aux pouvoirs locaux le maximum d'autonomie — non seulement dans les textes mais dans l'esprit de leur application — j'indique à M. Bertaud qu'en ce qui concerne cette affaire si importante de la pénétration de l'autoroute du Sud, j'ai l'intention de tenir une réunion au cours de laquelle je demanderai précisément aux représentants de la collectivité locale intéressée...

M. Bertaud. Des collectivités locales intéressées ?

M. le ministre. Je pense d'abord au conseil municipal de Paris.

M. Georges Laffargue. Et peut-être à celui de Saint-Mandé. (Sourires.)

M. le ministre. ...puis aux collectivités locales qui se trouvent sur le parcours, de bien vouloir fournir très largement et très librement toutes leurs explications et énoncer les raisons pour lesquelles elles sont pour ou contre telle ou telle formule, de telle manière que les décisions à prendre puissent s'inspirer dans la plus large mesure possible des indications et des desiderata fournis par ceux qui sont au premier chef bien placés pour connaître les besoins de leurs populations.

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

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?
Je mets aux voix le chapitre 34-01 au chiffre de la commission.

(Le chapitre 34-01 est adopté.)

M. le président. « Chap. 34-11. — Ponts et chaussées. — Matériel de bureau, 356.640.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-12. — Ponts et chaussées. — Remboursement de frais, 461.508.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-13. — Ponts et chaussées. — Conducteurs de chantiers et agents de travaux. — Remboursement de frais, 1.225.552.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-14. — Ponts et chaussées. — Services annexes. — Matériel et remboursement de frais, 56.039.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-15. — Ponts et chaussées. — Etudes relatives à la construction du tunnel sous la Manche. »

La parole est à M. Denvers.

M. Denvers. Monsieur le ministre, je me suis réjoui, il y a quelques mois, à l'occasion du dépôt de ce projet de loi, que le Gouvernement ait posé devant le Parlement une question très importante, celle du tunnel sous la Manche.

Il a été question hier du tunnel sous le Mont Blanc. Il peut être question, selon moi, aussi, dès à présent, devant le Parlement français, d'une relation sous-marine et sous-terrestre à la fois, entre deux grandes puissances, la France d'une part et l'Angleterre d'autre part.

Je me suis préoccupé de ce problème, il y a déjà longtemps, parce que sans doute acquis à toute idée, à tout acte qui puisse faciliter les relations entre peuples, et lorsque je suis venu ici, dans cette assemblée, nous avons été un certain nombre à nous associer à cette idée et à prendre des contacts avec nos collègues du parlement anglais. Ce comité que je préside existe encore; bien entendu, nous ne lui avons pas donné beaucoup de vie ces dernières années, mais je pense que le moment est venu d'en parler, puisqu'aussi bien la question a été posée par le Gouvernement lui-même.

Des contacts ont été pris, je viens de l'indiquer, et aussi bien à Paris qu'à Londres, nous nous sommes rendus mutuellement visite, nous avons tenu des conférences et nous nous sommes fait accompagner de techniciens valables.

Le Conseil de la République a même, à un moment donné, voté à l'unanimité une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à prendre plus directement et plus efficacement rapport et contact avec, à la fois, le gouvernement et le parlement anglais.

De part et d'autre, des ingénieurs ont beaucoup travaillé dans la recherche des meilleures conditions techniques de réalisation d'un projet qui aurait, chacun le devine, des conséquences importantes sur les relations économiques et sociales entre deux grands pays, cela indiscutablement et en tout premier lieu dans l'intérêt à tous égards de nos deux nations et de nos deux peuples.

Allons-nous en France, au moment où de l'autre côté de ce bras de mer l'opinion anglaise, jusqu'ici indifférente sinon hostile, se montre de plus en plus favorable au projet, allons-nous nous refuser à faire les premiers pas vers la réalisation d'une entreprise de génie commune aux Français et aux Anglais, bienfaisante et pacifique ?

Je regrette bien entendu que le crédit que vous y aviez prévu ait été retiré finalement au chapitre en cause, mais je pense que votre intention demeure, que vous avez toujours la volonté de prendre contact ou de faire prendre contact. Je vous demande instamment de poursuivre l'idée que vous aviez au moment du dépôt de ce budget, et de ne pas renoncer à votre volonté.

Je conçois parfaitement que, devant une entreprise aussi gigantesque, il faut que le Parlement intervienne et que la question soit étudiée très profondément. Mais ce que nous désirons, c'est que nous examinions cette question avec la volonté de ne pas l'écarter, de la conserver pour aboutir, un jour que je souhaite aussi proche que possible. Il faut savoir oser.

Ma conclusion sera celle exprimée par un éminent parlementaire anglais, qui, s'adressant au président du conseil des ministres anglais, déclarait: « Le tunnel sous la Manche serait peut-être l'instrument le plus efficace pour écarter les rideaux artificiels qui séparent les peuples et pour fournir un peu d'air frais à ceux qui en manquent. Ses conséquences positives ne se limiteront pas aux échanges économiques et touristiques; encore plus importante sera sa portée morale et politique. Le tunnel sous la Manche ouvrira une ère nouvelle

pour l'Europe et annoncera la naissance d'une aube radieuse de paix et d'amitié internationale ». (*Applaudissements sur de nombreux bancs.*)

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. Monsieur le président, je me permets de rappeler, comme vient de le faire notre collègue, M. Denvers, que c'est dans notre commission des moyens de communication — où M. Denvers était mon collègue au moment où je la présidais en 1947-48 — que nous avons reçu la visite, la première depuis la Libération, d'une délégation parlementaire anglaise. Or, ces parlementaires venaient nous dire: Malgré tous les modes de transport nouveaux, la circulation sera toujours interrompue entre le continent et l'Angleterre un certain nombre de fois par an. C'est ce qui est arrivé la semaine dernière où, pendant quatre jours de suite, la B. E. A. C. n'a pu faire passer un seul avion entre Londres et Paris et où les bateaux, sur la Manche, avaient de très grandes difficultés.

Je crois donc réellement à la nécessité d'un tunnel routier sous la Manche, assorti d'ailleurs, comme dans le projet de M. Basdevant et dans d'autres projets sérieux, d'une ligne de chemin de fer électrique, passant dans le tunnel, sous la chaussée routière. En effet, nous ne sommes pas particulièrement hostiles ici, quoiqu'on en pense, aux méthodes des chemins de fer, quand elles sont valables et modernes.

Un tunnel sous la Manche, avec chaussée routière double et passage d'une voie ferrée électrique, serait un progrès considérable pour nos relations avec les Iles britanniques, non seulement pour le tourisme, non seulement pour une compréhension meilleure entre les Anglais et nous, mais également pour toute une partie du trafic qui, dans certaines conditions atmosphériques, est bloqué, comme on vient de le voir une fois de plus la semaine dernière.

Je crois donc que nous pouvons tous demander ici au Gouvernement d'envisager très sérieusement avec le Parlement anglais la réalisation du tunnel sous la Manche, et que nous aurons bien travaillé pour l'avenir.

M. Georges Laffargue. Très bien !

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

M. le ministre. M. le sénateur Denvers, puis M. le rapporteur de la commission des moyens de communication viennent de poser à nouveau devant la haute Assemblée un problème de la plus grande importance.

Ce tunnel sous la Manche, on a pu penser à un moment donné qu'il pouvait être assimilé au serpent de mer. (*Rires.*)

Mais, de même qu'on ne parle plus de serpent de mer, je crois que maintenant on peut commencer à parler du tunnel sous la Manche, sans que l'analogie s'impose à l'esprit. Avec l'autorisation de M. le rapporteur et celle de M. Denvers, je ferai miennes leurs déclarations.

J'indique à l'Assemblée que nous avons dans un premier temps inscrit une somme de 10 millions au chapitre 34-15 sous la rubrique: « Etude relative à la construction d'un tunnel sous la Manche ». L'Assemblée nationale, pour des raisons d'ordre budgétaire — et je dois reconnaître qu'il n'est pas très souhaitables d'introduire des chapitres particuliers pour l'étude de tel ou tel projet dans un document aussi général que le budget — a demandé que ce crédit soit transféré au chapitre 35-21, mais non pas supprimé, car elle est dans les mêmes dispositions que M. le sénateur Denvers et, je suis sûr, que le Conseil de la République.

Nous pourrions peut-être améliorer le système et pour marquer précisément la volonté du Conseil de la République de suivre M. le sénateur Denvers et M. le rapporteur de la commission des moyens de communication, avec, j'en suis sûr, l'approbation de M. le secrétaire d'Etat aux affaires économiques et aux finances, il pourrait être indiqué dans l'intitulé du chapitre 35-21: « Etudes relatives à la construction d'un tunnel sous la Manche ».

M. Georges Laffargue. Très bien !

M. le ministre. Dans ces conditions, nous n'aurons aucun obstacle financier nouveau, puisque le crédit existe, et le Conseil de la République, au passage, aura marqué très nettement sa volonté de voir entreprendre le plus rapidement possible les travaux pour un pareil ouvrage.

Puisque nous sommes sur ce point, je voudrais donner au Conseil quelques précisions. En fait, les pourparlers sont enga-

gés d'une manière suffisamment sérieuse pour que je puisse indiquer que nous sommes maintenant dans la bonne voie. En particulier, il semblerait que l'on puisse s'accorder avec nos voisins britanniques sur un premier stade, qui consisterait à faire un tunnel expérimental de gabarit réduit; ce premier tunnel servirait non seulement à titre d'expérience préalable, mais aussi à faire passer une série de câbles parmi lesquels, au premier chef, des câbles électriques, ce qui créerait la possibilité de faire de l'interconnexion et, par conséquent, des compensations de charges en ce qui concerne la force motrice, entre l'Angleterre et la métropole française.

Voilà des éléments précis, intéressants, qui doivent légitimement nous passionner.

J'indique pour terminer au Conseil de la République que j'attache à cette affaire une signification qui surpasse singulièrement tout l'intérêt, si grand soit-il, d'un travail passionnant sur le plan technique et utile sur le terrain pratique. En effet, le jour où l'Angleterre serait reliée au continent, et plus précisément à la France, son amie traditionnelle, par une sorte de cordon ombilical que rien ne couperait, je pense sérieusement que, nous tous qui cherchons à faire l'Europe et à y faire entrer l'Angleterre de la manière la plus réelle et la plus complète, nous aurions fait un pas d'une portée incalculable, plus précisément dans l'aspect psychologique qui est en définitive l'aspect déterminant pour les peuples comme pour les individus, puisque finalement tout tient à l'esprit, par bonheur.

Sur ce plan peut-être, une certaine conception de l'isolement qui s'est traduite, depuis tant et tant d'années, par bien des difficultés à faire l'Europe et un certain nombre d'autres réalisations, peut-être dis-je, cette conception serait-elle singulièrement affaiblie chez nos amis anglais et peut-être aurions-nous davantage le sentiment que les Anglais sont plus près de nous, ce qui pourrait aussi, dans certains cas, nous inciter à vivre plus en commun avec eux, précisément pour faire cette Europe que nous souhaitons et dont nous rêvons tous. (*Applaudissements sur de nombreux bancs à gauche, au centre et à droite.*)

M. de Menditte. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Menditte.

M. de Menditte. Je ne partage pas l'euphorie à laquelle se sont abandonnés les orateurs qui ont parlé sur ce chapitre.

M. Denvers. Ce n'est, en tout cas, ni une utopie, ni une hérésie!

M. de Menditte. Je ne suis pas partisan de l'inscription de crédits pour l'étude de la création d'un tunnel sous la Manche. Les raisons qui ont été données en faveur de cet ouvrage ne sont pas particulièrement solides. Je ne pense pas que l'Angleterre sera plus européenne quand elle aura, sous la forme d'un tunnel, un cordon ombilical qui la reliera au continent — un cordon ombilical est destiné, d'ailleurs, à être coupé. (*Sourires.*) Je ne pense pas non plus que le tunnel sous la Manche puisse être justifié par le fait, rappelé par M. Brunhes tout à l'heure, qu'une fois tous les deux ou trois ans, il arrive que les moyens de communication entre l'Europe et la Grande-Bretagne soient interrompus pendant quatre ou cinq jours.

L'argument qui me retient, avant que le Parlement ne s'engage, avant que nous nous lançions dans une voie qui n'est peut-être pas une utopie, mais qui est une aventure, est que la construction d'un pareil ouvrage coûtera des milliards, des centaines de milliards peut-être, alors que nous n'avons pas suffisamment de crédits pour nos routes, pour beaucoup d'autres travaux plus utiles sur le plan métropolitain et sur celui des territoires d'outre-mer.

M. Louis Ignacio-Pinto. Très bien !

M. Denvers. La question n'en est pas encore là.

M. le ministre. Je voudrais indiquer à M. le sénateur de Menditte que le premier tunnel, tunnel expérimental, est estimé à environ 6 milliards. Les deux tiers seront financés précisément par les bienfaits que l'on en tirera, pour commencer, en matière d'électricité.

Quant à l'autre tunnel, il n'est pas question d'engager des centaines de milliards. C'est une affaire qui se situe entre 20 et 30 milliards. Ce n'est pas à dédaigner, mais c'est une somme qui n'est pas comparable aux centaines de milliards dont on a parlé. Rien ne nous interdira, d'ailleurs, de trouver des modes de financement qui n'auront rien de commun avec les

crédits d'entretien du réseau routier national, que ce soit le réseau de la métropole ou le réseau des départements d'outre-mer.

M. le président. Personne ne demande plus la parole sur le chapitre 34-15 ?...

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

(Le chapitre 34-15 est adopté.)

M. le président. « Chap. 34-31. — Ports maritimes, établissements de signalisation maritime et voies navigables. — Remboursement de frais, 9.837.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-41. — Chemins de fer et transports. — Matériel et remboursement de frais, 7.431.000 francs. »

Par amendement (n° 3), MM. Le Guyon et Rotinat proposent de réduire le crédit de ce chapitre de 1.000 francs.

La parole est à M. Le Guyon.

M. Robert Le Guyon. Monsieur le ministre, vous avez demandé à la Société nationale des chemins de fer français la fermeture au service voyageurs de 3.000 kilomètres de lignes. Pour répondre à cette demande la Société nationale des chemins de fer français a classé les petites lignes par ordre croissant de trafic voyageurs. Ce trafic a été, paraît-il, mesuré par le nombre de voyageurs qui parcourent chaque jour (dans les deux sens réunis) la distance entière de la ligne. C'est ce que la Société nationale des chemins de fer français appelle le nombre de voyageurs à distance entière. Ces calculs très savants permettent de déclarer non rentable les lignes ou tronçons de ligne que l'on veut supprimer au mépris le plus évident de l'intérêt des régions desservies.

Si l'on supprimait la ligne le Blanc—Argent (en réalité la ligne allant de Buzançais [Indre] à Salbris [Loir-et-Cher] via Romorantin) on risquerait d'atteindre dans son activité essentielle une région extrêmement prospère et qui a produit cette année plus de 20.000 tonnes de blé.

Déjà la ligne du Blanc à Argent a été amputée, fin 1953, de sa partie Sud (section le Blanc-Buzançais, longue de 48 km) sur laquelle a été organisée à l'époque une exploitation routière.

L'exploitation fer subsiste actuellement: a) sur la section Buzançais, Ecueillé, Valençay, Chabris, Gièvres, Romorantin, Salbris (100 km), ouverte au service total (voyageurs et marchandises); b) sur la section Salbris-Clémont (31 km), ouverte au seul service marchandises depuis 1938. Je m'excuse de tous les détails que je vais donner, mais ils me paraissent essentiels.

L'ensemble de cette ligne est orienté suivant un axe Sud-Ouest Nord-Est, qui passe par le centre du triangle formé par la ligne à voie normale Tours—Châteauroux (119 km), Vierzon—Châteauroux (63 km), Vierzon—Tours (113 km), à l'intérieur duquel il ne subsiste, en tant que voie ferrée, que la ligne de Buzançais à Clémont, depuis qu'ont disparu à l'Ouest de cette ligne le réseau ferré des chemins de fer départementaux d'Indre-et-Loire; au Sud et à l'Est le réseau ferré des tramways de l'Indre.

La maille du réseau ferré dans cette région s'est donc considérablement élargie. Sa surface serait celle du triangle défini plus haut (2 côtés 119 km et une base 63 km) sans la présence de la ligne Buzançais—Clémont.

Il convient d'examiner le trafic voyageurs et le trafic marchandises. D'abord, trafic voyageur. Par son tracé, la robustesse de sa voie et son équipement en autorails modernes, la ligne de Buzançais—Clémont se distingue des voies ferrées d'intérêt local avec lesquelles on serait, *a priori*, enclin à la comparer. Ce sont ces qualités qui lui permettent de fournir un service voyageurs au moins égal à celui d'autres lignes secondaires à voie normale ainsi que le prouvent les chiffres que je pourrais vous donner, mais sur lesquels je ne veux pas insister ici.

Le trafic voyageurs est caractérisé, d'une part, par la relation directe et rapide que la ligne assure avec les grands centres Orléans et Paris (via Salbris ou via Gièvres), Vierzon et Tours (via Gièvres) et Valençay—Châteauroux (via Buzançais) et, d'autre part, par les nombreux abonnés que constituent soit les ouvriers, soit encore les écoliers de plus en plus nombreux fréquentant les établissements scolaires de Buzançais (cours complémentaires), de Valençay (cours complémentaires) et de Romorantin (cours complémentaires, collège et centre professionnel).

De janvier à septembre 1954, le nombre des voyageurs transportés, autres que les titulaires d'abonnement, a été de 116.600 et celui des abonnés 612, représentant au total 16.000 voyages aller et retour.

Trafic marchandises. La ligne Buzançais—Clémont est à la fois un affluent de la voie normale et le prolongement de

celle-ci. Elle draine et irrigue une région principalement agricole de Buzançais à Gièvres — Berry et Touraine — une région plus industrielle de Gièvres à Salbris et enfin une région forestière de Salbris à Clémont — Sologne. Grâce à elle, dans les localités traversées et dans un rayon de 20 kilomètres, les exploitations agricoles et les coopératives du Berry et de Touraine peuvent expédier vers des destinations diverses leurs céréales (blé, orge, avoine), leurs pailles et fourrages, leurs graines fourragères et recevoir les engrais et machines agricoles dont elles ont besoin.

Les laiteries de Luçay-le-Même et de Varennes-sur-Fouzon lui remettent également une partie de leurs produits. Celle de Luçay-le-Même, desservie par un embranchement particulier qui aboutit à quelques mètres seulement de sa centrale thermique, reçoit tout son charbon par son intermédiaire, soit 240 tonnes par an.

Même, dans cette région à prédominance agricole, les industries du bois sont également florissantes du fait de l'existence des forêts. Nous trouvons le négoce des bois installé avec des scieries fixes ou volantes dans les environs d'Argy et de Pellevoisin et à Pellevoisin même, à Heugnes, à Valençay. A plus forte raison, la région de Pruniers à Clémont est-elle le point de départ d'expéditions de bois de sciage et de bois de mines très importantes. Sur l'ensemble de la ligne, 16.500 tonnes de bois ont été expédiées en 1953. La région de Beaudres, à douze kilomètres au Sud de Valençay, est riche en silice. Des exploitations y ont été installées qui apportent leurs produits en gare de Valençay. Les expéditions faites en 1953 atteignent le tonnage total de 1.838 tonnes. Ce chiffre est appelé à croître, du fait de l'installation récente d'une nouvelle et moderne exploitation.

Ce sont là les principales marchandises remises par la ligne Buzançais—Clémont, pour la seule année 1953, aux lignes à voies normales, mais il convient d'ajouter à ces chiffres 47 tonnes de petits colis divers, 54 tonnes de colis postaux, 912 tonnes de marchandises diverses et détail, 88 tonnes de betteraves, 465 tonnes de produits métallurgiques provenant des ateliers de machines agricoles et forestières de Pellevoisin, Ecueillé, Valençay, 48 tonnes de produits textiles, 99 tonnes d'os, 29 tonnes de mobilier et objets manufacturés et 33 tonnes d'emballages vides.

Je donne ces chiffres, car je veux qu'ils paraissent au *Journal officiel*. (Rires et exclamations.)

Oui, parce que c'est très important et que les services les ignorent ou font semblant de les ignorer. (Très bien!)

C'est donc au total près de 35.000 tonnes qui ont été expédiées en 1953, cependant que 17.200 tonnes étaient reçues. Elles étaient en majorité composées d'engrais.

Un mot sur les recettes et les dépenses.

L'équipement moderne de la ligne en autorails, le remplacement de la traction à vapeur par la traction Diesel, l'exploitation économique de la ligne par une réduction de main-d'œuvre rendent cette voie viable.

Je ne veux pas entrer dans le détail des dépenses et des recettes. Je pourrais le faire pour réfuter les arguments invoqués par vos services. Si M. le ministre veut une discussion, je suis prêt à répondre aussitôt. Mais il résulte des études qui ont été faites et dans le détail desquelles je ne veux pas entrer, que du fait d'une voie étroite dont l'exploitation coûte 85 millions à la Société nationale des chemins de fer français, celle-ci encaisse au moins 190 millions. Ces chiffres ne subiraient-ils pas une réduction sérieuse supérieure à la valeur estimée du trafic propre à la voie étroite dans l'hypothèse de la suppression de celle-ci ? Nous en sommes profondément persuadés.

Pour terminer, nous vous demandons de nous donner l'assurance, monsieur le ministre, que vous ne supprimerez pas cette ligne sans demander l'avis des conseils généraux intéressés, à savoir ceux du Loir-et-Cher, de l'Indre et du Cher.

Je m'excuse d'être intervenu longuement sur cette question, mais je pense qu'elle illustre la thèse défendue hier très brillamment par notre collègue M. Chazette. J'attends une réponse pour savoir si oui ou non nous retirons notre amendement.

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

M. le ministre. M. le sénateur Le Guyon ne voudra pas que nous entamions un débat détaillé comme il l'a dit lui-même, sur chaque cas particulier; si important qu'il soit d'ailleurs et qui peut se poser pour l'ensemble du réseau ferroviaire français à l'occasion de la discussion du budget, il vaut mieux que nous nous en tenions à des discussions d'intérêt général.

Je veux donner l'assurance à M. le sénateur Le Guyon que ce qui a été dit est dit; si je pouvais citer tel auteur, j'ajouterais, ne sera pas dédit, ce qui revient à indiquer qu'aucune fermeture de ligne ne sera réalisée sans qu'au préalable les col-

lectivités locales et spécialement, en la matière, le conseil général, soient informées et consultées et sans que l'on tente d'utiliser au mieux toutes les informations, toutes les consultations et tous les desiderata des assemblées délibérantes à l'échelon départemental.

Voilà donc, monsieur Le Guyon, l'assurance formelle que je renouvelle et que j'applique très précisément au cas de cette ligne dont vous venez de nous entretenir comme aux cas de toutes les autres lignes de France.

M. Namy. Encore faut-il que l'avis des assemblées départementales soit pris en considération !

M. Rotinat. Je demande la parole.

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

M. Rotinat. Je ne voudrais rien ajouter à l'excellente argumentation de M. Le Guyon, qui a parfaitement posé le problème de la suppression des petites lignes, mais les explications que vous avez données hier, monsieur le ministre, dans votre exposé de discussion générale, que vous venez de répéter ici, nous donnent satisfaction, dans la mesure où, bien entendu, vous ne supprimerez aucune ligne d'intérêt secondaire sans consulter les collectivités locales et particulièrement les conseils généraux.

Plusieurs sénateurs. Et tenir compte de leur avis !

M. Rotinat. Je voudrais demander à M. le ministre de bien préciser le sens et la portée qu'il entend donner à ces consultations. S'il s'agit, dans votre esprit, d'une simple formalité...

M. Robert Le Guyon. Cela ne compte pas !

M. Rotinat. ...elle est en effet sans intérêt. Aussi, nous voudrions savoir si vous comptez donner aux avis des conseils généraux l'importance essentielle qu'ils doivent avoir.

M. Robert Le Guyon. Parfaitement !

M. Rotinat. Nous ne retirerons notre amendement que si vous nous donnez cet engagement précis et formel. (*Applaudissements.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Monsieur le président, messieurs, parmi les mandats dont j'ai été investi par la confiance de mes concitoyens, je n'ai pas eu l'honneur, jusqu'à présent — car il ne faut pas dire : fontaine... — de recueillir un mandat de conseiller général ; je le regrette, dans la mesure où je crois que cette expérience départementale est excellente pour la formation d'un homme qui se destine à la direction d'affaires publiques à quelque échelon que ce soit.

Ce que j'entends dire à M. le sénateur Rotinat de la façon la plus ferme, c'est qu'il ne me viendrait pas à l'esprit de faire des consultations pour rire ou d'instituer des formalités passe-partout, escamotage qui ne serait digne, ni du conseil général, ni, permettez-moi de le dire, du ministère des travaux publics, et je ne parle pas du ministre lui-même.

Dans ces conditions, je crois que M. le sénateur Rotinat et M. le sénateur Le Guyon peuvent retirer leur amendement sans se trouver dupés.

M. Rotinat. Nous prenons acte de votre engagement.

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

M. Robert Le Guyon. Monsieur le président, vu les promesses que nous a faites M. le ministre des travaux publics, M. Rotinat et moi retirons notre amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Par amendement (n° 4), M. Yves Jaouen propose de réduire le crédit de ce même chapitre 34-41 de 1.000 francs.

La parole est à M. Jaouen.

M. Yves Jaouen. Mes chers collègues, j'interviens ici au nom des parlementaires membres du comité d'études et de liaison des intérêts bretons, intérêts intimement liés à ceux de la nation française. Nous voulons traduire notre surprise devant les dispositions figurant dans le projet de deuxième plan de modernisation et d'équipement, quant au programme d'électri-

fication de la Société nationale des chemins de fer français. Ce projet prévoit, en effet, la poursuite de l'électrification sur un certain nombre de lignes, mais il n'est nullement fait mention des lignes Paris-Brest, Paris-Quimper, actuellement électrifiées jusqu'au Mans.

Je regrette d'avoir à rappeler que notre région bretonne semble frappée d'ostracisme. Nous ne pouvons pas admettre qu'elle continue à être oubliée. Il s'agit d'une région à forte densité humaine dont l'activité agricole, militaire, maritime et touristique mérite de la considération. Les parlementaires de toutes opinions appartenant à ce comité d'études estiment qu'elle doit participer, au même titre que les autres régions de France, aux progrès acquis en matière d'électrification. Nous savons que ce genre d'études demande un travail énorme. Aussi, pour aujourd'hui, nous nous contenterons de demander à M. le ministre de bien vouloir nous indiquer si, dans un avenir prochain, l'administration centrale envisage de poursuivre par tranches annuelles, au delà du Mans, l'électrification des deux lignes que je viens de signaler. (*Applaudissements.*)

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Je voudrais indiquer à M. le sénateur Jaouen que l'électrification d'un certain nombre de lignes, notamment en Bretagne, n'a pas été abandonnée, contrairement peut-être à ce qu'on lui a dit. Toutefois elle ne peut que succéder à l'électrification d'autres lignes qui, de par l'importance de leur trafic, s'imposent en priorité par rapport à certaines lignes bretonnes. Il est certain que, par exemple, l'électrification de la ligne le Mans-Angers et Nantes et de la ligne le Mans-Rennes est financièrement beaucoup moins rentable que celle de la ligne Paris-Lille ou de la ligne Lyon-Marseille, qui doivent être électrifiées au cours des cinq prochaines années, ce qui entraîne d'ailleurs des dépenses considérables. A cet égard, et pour qu'il n'y ait pas de malentendu, je précise que les lignes dont je viens de parler — Paris-Lille et Lyon-Marseille — ont un trafic de l'ordre de vingt millions de tonnes kilométriques brutes par kilomètre de ligne et par an alors que les lignes de Bretagne, qui sont loin d'être négligeables et pour lesquelles l'électrification pourra suivre, ont respectivement un trafic de huit millions et sept millions de tonnes kilométriques.

On comprend donc qu'une succession s'impose. Les difficultés du choix, qui sont si grandes en certains cas, n'existent pas en l'occurrence. Dans un avenir que je souhaite aussi proche que possible et qui ne peut que suivre l'électrification des lignes prioritaires, nous pourrions remettre en chantier l'électrification au delà du Mans.

M. Yves Jaouen. Je demande la parole.

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

M. Yves Jaouen. M. le ministre a bien voulu dans sa réponse signaler l'importance du trafic sur certaines lignes, ce qui milite en faveur de leur électrification, j'en suis d'accord.

Je répondrai simplement à M. le ministre que le trafic est aussi fonction des facilités accordées par la Nation et, parmi ces facilités, je compte l'électrification. Néanmoins, ce problème, je le compare à une chaîne et une chaîne est faite de maillons. Je pense que, sans qu'ils soient nombreux, nous avons aujourd'hui accroché le premier maillon et, en conséquence, après les explications que vous avez bien voulu me donner, je retire cet amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

La parole est à M. Aubert.

M. Aubert. Mes chers collègues, le chapitre 34-41, dans son article 1^{er}, traite du contrôle des transports. A cette occasion, je voudrais présenter une brève observation et attirer l'attention de M. le ministre sur un problème assez particulier qui a trait à la répression des infractions.

Lorsqu'un industriel veut faire des expéditions, il dispose de trois moyens : acheter un camion, en louer un ou faire effectuer le transport par un transporteur public. Dans le premier cas, lorsqu'il a fait l'objet d'une contravention pour infraction au code de la route, par exemple, il ne peut être entraîné qu'à condamnation par le tribunal de simple police. Si, par contre, il confie son transport à un transporteur public, il est dégagé de toute espèce de responsabilité personnelle, mais s'il loue un véhicule, il est traduit de ce fait, dans presque toutes les circonstances, devant le tribunal correctionnel.

Si bien que nous arrivons à cette situation paradoxale et, il faut bien le dire, inadéquate — c'est la raison essentielle de

mon intervention — que l'industriel ayant choisi la location d'un camion va se trouver entraîné à une comparution devant le tribunal correctionnel, ce qui est pour lui si désagréable qu'il préférera le plus souvent avoir recours à un autre mode d'expédition. Ce ne sont pas les conditions économiques ou techniques qui dictent le choix entre ces procédés par l'industriel, ce sont des considérations tout autres qui tiennent à son souci d'éviter les contacts avec les tribunaux.

C'est la raison pour laquelle il me semble nécessaire d'uniformiser les sanctions. Il n'est pas dans mon propos de vous indiquer s'il faut uniformiser vers le haut ou vers le bas, je crois qu'il faut maintenir des sanctions extrêmement sévères pour certaines infractions, notamment celles qui présentent un caractère de gravité ou qui constituent une fraude. Il est essentiel de réprimer; il y aurait des risques sérieux pour la sécurité si on ne le faisait pas. Le problème essentiel est de traiter d'une manière équitable et identique ces trois moyens pour un industriel de faire transporter ses marchandises. *(Applaudissements à gauche.)*

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. Notre collègue, M. Aubert, président de la commission des moyens de communication, vient de rappeler, à propos des loueurs de véhicules industriels, le cas typique où les principes de coordination et d'égalité entre les modes de transport sont faussés par des problèmes qui ne sont pas des problèmes techniques.

Je voudrais donc préciser une fois de plus, l'ayant déjà rappelé dans le rapport que j'ai fait hier au nom de notre commission, en présence de M. le secrétaire d'Etat aux finances, que cette Assemblée a introduit dans la loi de réforme fiscale que nous avons votée au printemps dernier un article que le Gouvernement a accepté et qui spécifiait que le Gouvernement devait soumettre au Parlement, avant le 1^{er} janvier 1955, un projet de loi réglant les problèmes fiscaux des entreprises de transport et auxiliaires de transport.

Notre désir est d'éviter que la concurrence entre les modes de transport privés ou publics ne soit faussée par la fiscalité ou par des méthodes détournées, comme celle dont M. le président Aubert vient de vous entretenir. Je demande instamment au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme de vouloir bien rappeler à son collègue des finances que nous attendons que la loi qui nous a été promise pour le 1^{er} janvier 1955 vienne en discussion devant le Parlement.

Il faut enfin résoudre les problèmes annexes de la coordination qui sont, en particulier, les problèmes fiscaux; car, par cette voie détournée, on empêche les techniques de transport de jouer comme elles doivent le faire dans une concurrence régulière vis-à-vis des clients. *(Très bien! très bien!)*

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

M. le ministre. Les déclarations successives de M. le président Aubert et de M. le rapporteur de la commission des moyens de communication vont abréger singulièrement mon propos.

Il y a une première anomalie qui consiste à sanctionner différemment des infractions identiques, selon qu'on se trouve en présence du propriétaire d'un camion, ou devant le locataire ou le titulaire d'un contrat de transport, comme l'a exposé M. le président Aubert. J'estime, comme lui, que cette anomalie devrait être supprimée.

J'ai personnellement agi de mon mieux pour accélérer la sortie du code de la route. C'est maintenant chose faite et cette circonstance doit nous faire hâter la mise à exécution et l'approbation la plus rapide possible de la loi qui, comme l'a rappelé M. le rapporteur de la commission des moyens de communication, est déposée devant le Parlement. A cet égard, je donne à la Haute Assemblée l'assurance que le Gouvernement demandera que cette discussion s'engage le plus rapidement possible.

J'ajoute que, s'il est vrai que la disparité des sanctions à l'égard d'infractions de même nature est parfaitement choquante, on doit, jusqu'à ce que la loi portant sanction des infractions au code de la route soit adoptée, aller plutôt dans le sens de l'indulgence, quitte ensuite à faire prévoir par la loi des sanctions qui remédient à des abus dangereux pour la sécurité publique.

Je crois donner ainsi satisfaction à M. le rapporteur pour avis, en lui indiquant que, naturellement, les questions fiscales, comme je l'ai déjà déclaré hier à cette tribune, ne sont absentes ni de nos préoccupations, ni de nos projets.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?... Je mets aux voix le chapitre 34-41 au chiffre de la commission.

(Le chapitre 34-41 est adopté.)

M. le président. « Chap. 34-51. — Institut géographique national. — Remboursement de frais, 98.368.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-52. — Institut géographique national. — Matériel, 204.520.000 francs. » — *(Adopté.)*

« Chap. 34-61. — Direction générale du tourisme. — Matériel et remboursement de frais, 728.600.000 francs. »

La parole est à M. Roubert.

M. Alex Roubert, président de la commission des finances. Monsieur le ministre, après le très bel exposé de M. de Menditte, je pensais que je n'aurais pas à intervenir sur une question qui intéresse vivement le Conseil de la République, celle du tourisme. Vous savez que, depuis déjà un certain nombre d'années, la commission des finances, et plus particulièrement le rapporteur du budget des investissements, mon ami Pellenc, aujourd'hui rapporteur général, avaient insisté sur la nécessité de donner au tourisme français un élan, un dynamisme qu'il n'a pas.

C'est à la demande de M. Pellenc, acceptée par la commission des finances, que nous avons fait inscrire dans le budget une ligne spéciale concernant le tourisme. C'est vous dire l'intérêt que nous attachons à cette activité française.

Répondant hier soir à M. de Menditte, vous avez fait preuve, monsieur le ministre, d'un optimisme que sérieusement nous ne pouvons pas partager. Certes, nous sommes d'accord avec vous sur les chiffres. Nous savons bien que cette année le chiffre d'affaires, en ce qui concerne l'hôtellerie, a été de 600 milliards; ce chiffre est important. Par ailleurs, 3.200.000 étrangers sont venus en France; c'est à peu près le but que le plan de modernisation se fixait. Enfin, 122 milliards de devises sont entrées dans notre pays, dont 43 milliards et demi par l'entremise de l'office des changes.

Tout cela pourrait paraître encourageant si vraiment nous sentions qu'il y a à l'heure actuelle une progression et que vous faites une politique qui permette d'aller de l'avant. Or, vraiment, lorsque nous voyons la réalité des choses, à quel point à l'heure actuelle nous pouvons être rattrapés par l'étranger, à quel point l'avance que nous avions, il y a quelques années, risque de se trouver réduite, à quel point notre pays risque de se trouver dépassé par ses concurrents directs, l'Italie et l'Espagne, je vous assure que nous sommes inquiets devant l'effort insuffisant qui est fait par le service du tourisme, par le ministère des finances.

Si je me réfère — et je crois que c'est une source que vous ne pourriez pas révoquer — au rapport sur l'exécution du plan, je constate que les chiffres sont bien ceux que je vous ai indiqués. Cependant, à chaque page, on souligne que les efforts ont été insuffisants. La reconstruction des hôtels ruinés n'est pas encore accomplie: il s'en faut de plus de 25 p. 100. Les crédits mis à la disposition de l'hôtellerie ont été si notablement insuffisants que notre potentiel hôtelier se dégrade d'année en année. Dans le courant de l'année dernière, l'hôtellerie a bien fait pour 6 milliards d'investissements, mais il ne faut pas oublier que sur ces 6 milliards, il y a plus de 5 milliards d'autofinancement et que les organismes prêteurs ne sont intervenus que pour des sommes très insuffisantes.

Pour les logis, les crédits se sont bornés à quelques centaines de millions. Je n'ose même pas parler du sort qui a été fait au tourisme populaire.

L'équipement collectif est en panne depuis deux ou trois ans, à part quelques petites opérations dans des stations de montagne. Certes, des crédits ont été mis à la disposition des collectivités qui voulaient réaliser un équipement commun, mais nous en sommes toujours à continuer des travaux qui, commencés depuis déjà longtemps, devraient être finis depuis des années. Faute de crédits, nous attendons toujours pour équiper nos stations.

Je vous assure que ce bilan n'est pas du tout celui que nous attendions et je ne veux en rien incriminer la direction générale des sports. Elle fait vraiment un effort très considérable et efficace, ce qui démontre que, lorsqu'on veut s'appliquer à faire quelque chose, on peut réussir. La preuve, c'est, que chargée de la propagande, elle obtient tous les ans qu'un nombre plus grand d'étrangers vienne en France. Malheureusement, c'est à cela que se borne actuellement son action.

Les crédits destinés à l'investissement, qui permettraient de refaire un potentiel hôtelier qui se dévalue de jour en jour, sont notablement insuffisants, et la votre direction générale est impuissante, car elle ne peut pas prêter ce qu'elle n'a pas. Le crédit hôtelier ne dispose, pour le tourisme, que

d'une somme inférieure à un milliard et demi, moins d'un milliard pour l'hôtellerie. Il est obligé de prêter à cinq ou six ans, ce qui ne permet pas un financement normal pour de grands établissements. Notre industrie hôtelière en est actuellement au point de discuter avec le dernier acharnement du maintien d'hôtels qui ont 50, 80 ou 100 années et l'on dit: surtout, ne touchons pas aux palaces qui sont vieux de 150 années et plus; ne les laissons pas détruire! On a raison parce que si on les détruisait, on n'aurait pas les moyens de les remplacer.

Croyez-vous que, pour d'autres industries qui se trouveraient dans la même situation, on pourrait tenir pareil langage et dire, par exemple: nous conservons telle usine bien que nous l'estimions non rentable, parce que nous ne saurions pas par quoi la remplacer? C'est la situation qui est faite, actuellement, à l'hôtellerie.

Dans un certain nombre de pays étrangers, les tarifs sont moins élevés parce que les hôtels sont plus rentables; on y trouve à meilleur compte des chambres très confortables, avec T.S.F. ou télévision. En France, les prix sont excessifs parce que les charges sont trop lourdes. Les étrangers qui viennent en France, appelés par votre délégation qui fait admirablement son travail, sont obligés de n'y rester que trois ou quatre jours et se hâtent d'aller dans des pays moins chers.

Je suis, je vous l'assure, extrêmement inquiet lorsque je lis les conclusions qui figurent dans le rapport du plan: le nombre de journées de séjour est en diminution sensible depuis trois ans: 21 millions en 1953 au lieu de 22.400.000 en 1952 et 24.150.000 en 1951. Nous n'avons pas à triompher, ni à publier à l'heure actuelle des communiqués de victoire.

Le Conseil de la République est très attaché à cette question. Il y a, je crois, déjà plus de trois ans, j'ai eu l'honneur de déposer sur le bureau de cette Assemblée, qui l'a transmise à l'Assemblée nationale, une proposition de loi tendant à réserver à l'industrie hôtelière les mêmes avantages qu'aux industries d'exportation. Je crois qu'il était normal de réserver le même sort à ceux qui attirent en France les devises qu'à ceux qui vont les chercher beaucoup plus loin. Bien entendu, je n'ai pas eu la satisfaction de voir mon projet discuté.

J'ai eu cependant une satisfaction beaucoup plus grande. C'est que des personnages plus importants que moi l'ont repris à leur compte. Il a été repris notamment par mes amis Médecin et Corniglion-Molinier à l'Assemblée nationale; je le trouve aussi dans le plan. On y indique finalement que, pour améliorer une telle situation, il faut prendre un certain nombre de mesures, en particulier, réaliser l'assimilation des industries touristiques aux industries exportatrices. Au Conseil de la République, tout le monde paraît d'accord sur ce point, et vous aussi, monsieur le ministre, encore que la réponse que vous avez donnée hier à mon ami de Menditte me fasse craindre que cet accord, nous soyons un peu obligés de vous contraindre à nous le donner.

En effet, vous vous contentez de dire, si mon souvenir est fidèle, que vous en êtes, à l'heure actuelle, au premier stade des discussions qui doivent nous conduire progressivement vers cette solution; mais vous en avez approuvé les termes et vous avez bien voulu nous dire que vous acceptiez entièrement la proposition.

C'est pourquoi, pour conduire d'une façon encore plus sûre le ministère des finances à adopter votre propre proposition, nous apportons le renfort du Conseil de la République — en tout cas celui de sa commission des finances — en bloquant une partie des crédits et en vous disant: « Obtenez donc immédiatement ce que vous nous promettez depuis longtemps et ce sur quoi vous déclarez être d'accord. Nous serons ainsi satisfaits et vous aussi, je pense, puisque c'est une des solutions que vous offrez pour améliorer le tourisme. »

Je crois d'ailleurs que les diverses objections qu'on a pu faire n'existent pas, en particulier dans une période de stabilité monétaire. Il y a quelques années, on m'avait dit que je ne pouvais pas proposer cette assimilation parce que ce serait créer une sorte de franc touristique, une nouvelle monnaie; mais, en même temps, le ministère des finances a créé, pour la France intérieure et extérieure, un si grand nombre de monnaies différentes que celle qui a fait la fortune du tourisme en Espagne, en Italie et ailleurs ne peut pas être considérée comme très dangereuse. Pour les industries exportatrices, vous avez d'ailleurs créé une monnaie différente de la monnaie intérieure française. Je ne vois donc pas de difficultés à ce propos.

Il y a quelques années, j'avais proposé la création d'un fonds devant être alimenté au moyen d'emprunts émis à l'étranger et gagés sur des journées d'hôtel passées en France. Le ministère des finances, qui prétend n'avoir jamais la pos-

sibilité de faire des efforts faute de crédits, a trouvé cette idée excellente et pensé qu'elle ne surchargerait pas le Trésor puisque, dans un grand nombre de pays étrangers, nous avons quantité d'agences de tourisme qui vendent des journées d'hôtel en France. Je ne pense donc pas qu'en lançant un emprunt dans ces pays nous ayons à y perdre.

On avait alors objecté que la création de ce fonds n'était pas possible en raison de l'instabilité de la monnaie. On prétendait que si, en France, le coût de la vie venait à s'élever brusquement, le prix des journées d'hôtel que nous devrions donner en règlement des emprunts risquerait de jouer contre nous.

Avec la politique de stabilité actuelle, vous ne risquez plus rien. Vous avez fait la preuve auprès de l'étranger que vous étiez capable d'émettre des emprunts. Je pense donc que vous feriez bien de reprendre l'idée que je lançais il y a quelques années afin de doter cette caisse du tourisme des fonds dont elle a besoin pour un équipement qui devient, je le répète, de jour en jour plus urgent.

Vraiment, le Conseil de la République, qui a toujours apporté à cette industrie du tourisme le plus grand soin et le plus grand intérêt, tout en répétant ses félicitations à un service qui fait tout ce qu'il peut et qui n'a pas mal réussi dans la tâche que vous lui avez confiée, ne peut approuver une politique de restriction des crédits que nous avons dû subir pendant plusieurs années. Nous savons très bien que dans la hiérarchie des tâches à accomplir nous ne pouvions pas faire passer le tourisme avant la reconstruction des moyens de transports ou celle des industries de base, par exemple, mais présentement vous devez suivre les indications qui, à plusieurs reprises, vous ont été données ici, afin de permettre à la France d'avoir une industrie du tourisme digne du plus grand pays touristique de la terre. (Applaudissements.)

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. M. le président Roubert vient de parler excellemment du tourisme. Je dois cependant lui dire, comme je l'ai déclaré à M. de Menditte — en cela je me répète et je m'en excuse auprès de ceux des membres du Conseil qui étaient présents hier soir — que l'on peut et que l'on doit conclure sur une note d'optimisme.

J'ai simplement terminé sur cette note, mais auparavant, j'ai dû parler un quart d'heure sur la nécessité d'agir pour aller précisément dans le sens demandé par M. le président Roubert. C'est la raison pour laquelle je lui demande, pour deux minutes d'optimisme, de ne pas dénaturer finalement le sens de ma déclaration d'hier qui a duré un quart d'heure et qui a porté, pour treize minutes, sur les efforts à faire; ce qui prouve que sur le fond nous sommes bien d'accord.

Simplement, je voudrais expliquer la dissonance qui vient de ressortir du début de l'exposé de M. Roubert par rapport à la fin de ma déclaration d'hier. Cette dissonance provient du fait que M. le président Roubert s'appuie sur d'excellents documents qui apportent les résultats de 1953 et les commentent, alors que je me suis appuyé sur d'autres documents tout aussi excellents qui évoquent les résultats des neuf premiers mois de 1954 et qui, précisément, prouvent que par rapport à 1953 il y a un redressement très net, qui atteint environ 15 p. 100 pour le nombre des touristes — ce ne sera jamais assez, mais c'est considérable — et 10 p. 100 sur le nombre des nuitées — ce qui indique que la tendance qu'avait le touriste à visiter la France en la traversant hâtivement pour la fuir ensuite est en voie d'atténuation.

J'indique à M. le président Roubert que je retiens sa suggestion d'un emprunt à l'étranger et que je vais la faire mettre à l'étude. Dès à présent, des instructions sont données à mon directeur général qui, vous pouvez le constater, note immédiatement ce point. (Sourires et applaudissements.)

Ensuite je dis à M. le président Roubert que je partage son sentiment sur le fait que nous ne sommes pas au plein de notre effort pour l'équipement collectif et qu'il importe de le poursuivre. Je suis personnellement décidé à m'attacher à cette tâche.

Enfin, je déclare à M. le président Roubert et à la Haute-Assemblée que, pour l'année 1955, nous allons disposer pour les prêts à l'hôtellerie de 1.500 millions qui, comme vous le savez, sont répartis au taux de 5 p. 100 et pour une durée maximum de quinze ans.

Sur ce point, je répète ce que j'ai répondu à M. de Menditte, ainsi d'ailleurs qu'à M. le rapporteur de la commission des finances: j'ai invité le Crédit hôtelier à modifier sa conception des prêts de telle manière que l'on puisse, sur des prêts plus

longs, entreprendre ces travaux de longue haleine, ces travaux importants auxquels M. le président Roubert attache très justement toute son attention.

Je voudrais également indiquer qu'en ce qui concerne l'assimilation des industries touristiques aux industries exportatrices, je savais — et il est heureux que M. le président Roubert l'ait rappelé — que cette idée est sortie de cette maison. C'est, en effet, une idée-force à laquelle il est nécessaire de donner une réelle consistance.

Si je donne ces détails qui peuvent paraître un peu personnels c'est parce que je vais présenter dans quelques instants une demande à caractère personnel à la commission des finances et à son président, en ce qui concerne précisément ce système de blocage de crédits.

Lorsque j'ai eu l'honneur de recueillir la direction du tourisme dans mon apanage ministériel, l'un de mes premiers soins fut de me renseigner et spécialement auprès des professionnels, de ceux qui sont « sur le tas », sur les mesures à prendre pour aider les industries touristiques: hôtellerie, restauration et même agences de voyages. Immédiatement j'ai constaté que si l'on avait beaucoup parlé d'assimilation il n'y avait exactement rien en train à cet égard. Je dis « en train ».

M. le président de la commission. C'est bien ce dont nous nous plaignons!

M. le ministre. Par conséquent, je demande à M. le président Roubert de bien vouloir ne pas persister dans sa demande de blocage de crédits qui ne pourrait avoir qu'une signification de méfiance et qui consisterait à dire: pour être sûr que vos services fonctionnent, pour être certains que vous fassiez quelque chose, nous bloquons les crédits. Vraiment, monsieur le président, je vous demande ainsi qu'à la commission des finances de ne pas infliger à celui qui, précisément, depuis quelques mois, a monté tout un système d'étude de groupes de travail qui réunissent à la fois les fonctionnaires des finances, ceux du tourisme et des professionnels — c'est la première fois que semblable institution est mise sur pied — je vous demande, précisément, de ne pas infliger ce traitement à celui qui a institué cette procédure, qui a tourné les esprits vers cette solution dans les différentes administrations publiques et en liaison avec les professionnels et qui a obtenu que des réunions successives se tiennent. Au cours de ces réunions, ainsi que je vous l'ai dit en toute franchise, dans ce premier stade de la réalisation, nous sommes arrivés à cette conviction que nous allons, dans un laps de temps maintenant réduit par rapport à toute la période pendant laquelle vous avez attendu vainement, arriver à de premiers résultats.

Monsieur le président vous connaissez très bien ce problème et vous n'ignorez pas que de nombreuses difficultés s'opposent à une application brutale de cette mesure. Ce sont même des difficultés dirimantes et spécialement des difficultés de contrôle.

Vous avez dit très justement qu'en ce moment on n'en est plus aux difficultés monétaires. C'est vrai; mais encore faut-il qu'on ne se trouve pas en présence d'une tentation telle que beaucoup de bons esprits oublieraient leurs bonnes résolutions et frauderaient, comme on dit, sur une grande échelle. (*Sourires.*)

Le ministère des finances, dans ce domaine, fait valoir des arguments sérieux. Je suis prêt, monsieur le président, à vous demander de vous associer à cette étude personnellement ou au nom de votre commission si vous le voulez.

Lorsqu'on est « sur le tas », aux prises réellement avec les difficultés de ce problème de l'assimilation, on constate, comme M. le rapporteur, que l'on n'est jamais trop nombreux pour trouver une solution. Cette proposition d'association à nos travaux comporte, en appendice, le retrait de ce blocage qui, vraiment, n'est pas dans l'esprit où je voudrais que notre collaboration s'établisse.

Cette proposition de collaboration n'est pas liée au retrait du blocage. Elle subsistera quoi qu'il arrive; mais j'espère qu'à ma confiance vous voudrez bien répondre par la vôtre.

Vous constaterez ainsi notre désir réel d'aboutir à une solution indispensable pour donner à l'hôtellerie française et aux organismes qui cherchent à multiplier le nombre des touristes étrangers en France et à les y conserver, les moyens de rendre leurs efforts efficaces et fructueux, non seulement pour une industrie, mais pour l'économie nationale tout entière. (*Applaudissements.*)

M. le président de la commission. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le président de la commission.

M. le président de la commission. Je vous remercie, monsieur le ministre, des déclarations que vous avez bien voulu faire. Les difficultés de contrôle que vous indiquez ne me paraissent pas absolument dirimantes. Ce serait bien la première fois que l'imagination des inspecteurs des finances serait mise en défaut. (*Sourires.*) Jusqu'à présent ils ont établi un certain nombre de propositions tellement différentes que je serais vraiment étonné que, pour une fois, ils ne soient pas capables de trouver une solution à un problème qui ne doit pas être tellement difficile à résoudre d'ailleurs puisque vos chiffres — ceux de vos services — montrent que, sur plus de 120 milliards de devises qui entrent en France, l'office des changes ne contrôle que 40 milliards. Avec l'organisation qui existe aujourd'hui, c'est à l'avance renoncer à contrôler la plupart de ce qui entre.

Pensez-vous vraiment que l'office des changes sera incapable de vous donner un certain nombre de renseignements? Je vous fais apercevoir que l'organisation actuelle du tourisme en France est telle qu'un certain nombre d'étrangers peuvent venir passer des vacances gratuites sur la côte d'Azur par exemple ou les plages du Nord de la France.

M. Paul Chevallier. Et notamment dans nos montagnes de Savoie!

M. le président de la commission. Etant donné les différences de change et les facilités accordées en Italie, en Suisse ou en Belgique, celui qui vient à Nice n'a qu'à aller passer une demi-journée — pas désagréable d'ailleurs — sur la Riviera italienne en faisant les opérations de change dans un pays qui a compris l'intérêt du tourisme, pour revenir après avoir réalisé un bénéfice qui lui permettra un séjour presque gratuit. Vous voulez que cela continue? Ce n'est pas possible, c'est vouloir renoncer vraiment à contrôler, à faire rendre au tourisme français ce que l'on attend de lui. Ce que vous avez inscrit sur tous les plans je ne demande pas mieux. La commission des finances tout entière sera à votre disposition pour examiner ces problèmes, pour vous aider, si elle en a les moyens. Mais je vous en supplie, faites actuellement autre chose que de nous donner purement et simplement des promesses! Ce sont les promesses de M. le secrétaire d'Etat aux finances qu'il nous faudrait. Aussi nous demandons à M. le secrétaire d'Etat aux finances de nous assurer que ses services sont prêts à donner les satisfactions que nous demandons au ministre des travaux publics, parce qu'il est en face de nous, car nous savons bien que la satisfaction doit venir du ministre des finances. C'est pour le faire sortir de son mutisme (*Sourires.*) que j'essaie de m'adresser à lui. Quand nous aurons la certitude que le ministre des finances pourra nous satisfaire, alors nous accepterons très volontiers de nous joindre à vous pour aider vos services toujours davantage. (*Applaudissements.*)

M. Gilbert-Jules, secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques. Je demande la parole.

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

M. le secrétaire d'Etat. Mes chers collègues, je pensais n'avoir à fournir des explications sur ce sujet qu'au moment de la discussion de l'article 1^{er} et non à l'occasion du chapitre 36-41, actuellement soumis au vote du Conseil de la République.

La question qui est posée par un certain nombre de membres de cette Assemblée est fort complexe. L'exposé même de M. Roubert l'a démontré. Il s'agit d'une exonération des charges sociales, ou des charges fiscales, comme en matière d'exportation.

Je vous signale qu'une exonération des charges fiscales représenterait pour le Trésor un effort de l'ordre de 4 à 5 milliards de francs.

Ces exonérations fiscales présenteraient une grosse difficulté de contrôle. Ce serait en effet l'hôtelier qui se verrait exonérer, pour la part de services rendus à un étranger, d'un certain pourcentage de son chiffre d'affaires.

Comment déterminer d'abord le montant des recettes qui devrait bénéficier de ladite exonération de chiffres d'affaires? Devrait-il s'étendre aux fournitures de solides et de liquides et, par conséquent, devrait-on étendre à tous les restaurants servant des repas à des étrangers le bénéfice des exonérations du chiffre d'affaires? Si l'on n'envisageait que la partie hôtelière proprement dite, allons-nous également — et nous sommes déjà sur ce point l'objet d'un certain nombre de demandes — étendre l'aide à l'exportation aux autres entreprises qui vendent aussi un certain nombre d'objets à des étrangers au moyen de voyageurs chèques? Il y a là un problème très compliqué et délicat.

Si nous accordons l'exonération du chiffre d'affaires aux hôteliers, le bénéfice qu'ils vont en tirer sera-t-il répercuté sur les prix et le sera-t-il d'une façon globale ou d'une façon particulière ? En effet, l'hôtelier devra-t-il faire un prix différent à l'Américain ou au Norvégien qui viendra en vacances en France et au consommateur français qui se trouve à côté des étrangers susvisés ? Est-ce que cela entraînera, au contraire, une diminution brutale des prix demandés par les hôteliers, au bénéfice des consommateurs, soit français, soit étrangers ? Ou bien peut-on envisager une autre procédure, dont vous parlez tout à l'heure, et qui serait la création d'un franc touriste ?

Cela n'est plus un problème d'exonération des charges fiscales ou des charges sociales. Ce serait, pour le Trésor, la possibilité de donner à des étrangers, par l'intermédiaire de l'Office des changes, des devises qui ne seraient pas au cours officiel. C'est alors une autre façon de procéder. Ou bien les sommes dont j'ai parlé tout à l'heure, provenant de l'exonération des charges fiscales et sociales, pourraient-elles être affectées à un fonds commun qui serait alors versé aux hôteliers au sein d'une caisse. Ces fonds seraient utilisés pour équiper le territoire; le capital en serait relativement important. Au contraire, faut-il envisager un emprunt à l'étranger, avec, en contrepartie et comme ressources, des nuits-séjour en France ?

C'est une autre hypothèse. Il est évident, vous le concevez aisément, monsieur le président Roubert, que ce problème est très complexe. Les ministères intéressés y travaillent ardemment. Au sein même du ministère des finances — car il n'y a pas seulement le ministère des finances qui soit opposé à toute mesure, encore que, permettez-moi de vous le dire en passant, le ministère des finances vous présente à la fois un budget en dépenses dont tout le monde trouve toujours qu'il est excessif, et un budget en recettes dont tout le monde aussi estime que les impôts sont trop lourds; parallèlement, ce sont les mêmes qui se plaignent du déficit trop grand. Au sein même du ministère des finances, dis-je, plusieurs services, notamment le service du Trésor, le service du commerce extérieur et le service de la direction générale des impôts, ne sont pas davantage d'accord sur ce problème. Des arbitrages doivent intervenir entre différentes tendances, les uns ou les autres voient les avantages ou les inconvénients de telle ou telle solution.

M. le ministre des travaux publics vous a déjà indiqué quelle était la volonté du Parlement d'essayer d'aboutir à une solution raisonnable qui soit au surplus techniquement valable. Ce projet est à l'étude. Tous autant que vous nous avons le désir de faire venir en France le plus grand nombre possible d'étrangers, de drainer dans les caisses de l'Etat le maximum de devises fortes et de développer notre commerce intérieur par cette sorte d'exportation invisible.

Permettez-moi de souligner — je m'excuse de me répéter — que la complexité, la délicatesse du problème, nous met tous dans l'obligation de vous demander de poursuivre, avec la volonté d'aboutir favorablement, l'étude de cette question. Mais n'envisagez pas un blocage de crédits qui, tant dans la forme que dans le fond — éventuellement je m'expliquerai plus longuement sur la forme au moment où viendra en discussion l'article 1^{er}, si votre commission des finances maintient le paragraphe 2 de cet article — serait regrettable.

Je vous en prie, ne maintenez pas ce blocage ! Contentez-vous des déclarations d'hommes de bonne volonté. Je vous assure qu'ils essaient de résoudre de la meilleure façon un problème difficile et qu'ils ont l'espoir d'aboutir rapidement à une solution relativement favorable. (Applaudissements.)

M. Charles Morel. Je demande la parole.

M. le président. Avant de donner la parole à M. Charles Morel, je voudrais vous signaler que le problème du blocage ne peut pas trouver sa solution dans l'immédiat et que nous devons terminer au préalable la discussion des chapitres. On y reviendra à l'article 1^{er}.

M. le secrétaire d'Etat. Je le regrette d'autant plus, monsieur le président, que je ne pensais pas que cette question viendrait en discussion immédiatement et que j'ai dû improviser ma réponse.

M. le président. La parole est à M. Charles Morel.

M. Charles Morel. Monsieur le ministre, nous parlons du tourisme. Tous les grands ténors ayant pris la parole, je n'ai pas grand' chose à ajouter. Je voudrais cependant attirer votre

attention sur la question des routes et des grands itinéraires. Vos services s'attachent beaucoup à développer les régions touristiques classiques. On fait beaucoup pour la Bretagne...

M. René Dubois. Ce n'est pas vrai !

M. Charles Morel. ... pour la Côte d'Azur, mais il est une région à peu près négligée et qui ne reçoit pas grand' chose : c'est le Massif Central. Nous avons tout de même une chaîne thermale qui mérite d'être soutenue et même développée ainsi que des sites et des lieux de séjour remarquables qui paraissent trop négligés par vos services.

Le deuxième point de mon intervention concerne le crédit hôtelier. Ne trouvez-vous pas que les normes des prêts du crédit hôtelier sont quelquefois un peu strictes. Dans la région que je représente, il est des hôtels qui veulent s'agrandir parce que la clientèle vient peu à peu grâce aux efforts de propagande consentis par le département. Il en est de même dans d'autres régions touristiques voisines. Il se trouve que si le petit hôtelier de station touristique veut mettre un ou deux étages supplémentaires, ce qui est absolument ridicule, ou s'il veut installer un palace, il pourra obtenir tout ce qu'il voudra à condition qu'il offre les garanties suffisantes. Mais s'il veut acquérir un petit immeuble voisin qui est déjà installé et qui lui permettrait de développer son affaire, on lui répond : non, monsieur, cela ne rentre pas dans les conditions voulues, nous voulons du neuf ou de la modernisation, mais pas des acquisitions d'immeubles; nous vous retirons tout crédit. (Marques d'approbation.)

Je crois qu'il y a là quelque chose à faire parce que dans des villages qui se dépeuplent il y a des maisons à acheter et à aménager pour l'accueil. Il est possible de développer, à la place des industries qui disparaissent ou de la paysannerie qui s'en va, une industrie hôtelière qui serait rentable.

Le troisième point sur lequel je veux attirer votre attention, monsieur le ministre, vous le connaissez certainement, tout au moins M. le directeur du tourisme le connaît : c'est la question de la batellerie dans les gorges du Tarn. Vous savez, et ceci intéresse toutes les rivières non navigables et non flottables — et dépasse mon petit cadre départemental — que le canoïsme se développe beaucoup à l'heure présente. C'est un sport extrêmement sain auquel vous vous intéressez, monsieur le ministre. Actuellement, les riverains peuvent interdire tout trafic dans les rivières qui ne sont ni navigables, ni flottables. Dans les gorges du Tarn, où il passe environ vingt mille touristes en bateau tous les ans, un particulier a interdit le passage si on ne lui paye pas une redevance relativement considérable; les autres riverains peuvent en faire autant et arrêter ainsi tout transit. Je sais, monsieur le ministre, que vos services se sont penchés sur cette question. Elle est importante. Elle intéresse beaucoup notre jeunesse parce que le canoïsme est un sport qui doit être encouragé et parce que, d'autre part, nos splendeurs touristiques appartiennent à tous. Eh bien, il ne faut pas rester au temps de la préhistoire. Il y a des lois qu'il faut peut-être changer. Il existe un projet réformant cette navigation touristique, mais il doit recevoir l'approbation de sept ministères différents. Un seul fait opposition. Je crois, monsieur le ministre, qu'il faudrait insister, et dans l'intérêt du tourisme, et dans l'intérêt de la jeunesse française. (Applaudissements.)

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

M. le ministre. Monsieur le président, j'ai écouté avec beaucoup d'attention l'exposé de M. le sénateur Morel et spécialement sa dernière question qui est la plus importante car, à vrai dire, elle concerne non seulement les gorges du Tarn, mais, comme l'a dit M. le sénateur Morel lui-même, beaucoup d'autres régions et beaucoup d'autres courants.

C'est la raison pour laquelle, dans le cadre des décrets spéciaux, en effet, un texte a été préparé qui devrait permettre à ces rivières admirables qui constituent non seulement des sites touristiques, mais également des champs d'activité pour la jeunesse sportive, de continuer à jouer pleinement leur rôle, en imposant une servitude vers le milieu de la rivière permettant, précisément, d'éviter que, non plus des barreaux de chutes dont le souvenir est présent à la mémoire de ceux qui s'occupaient de ces problèmes lorsqu'on commençait à établir des barrages sur nos rivières pour l'hydraulique, mais des barreaux de courants, ne puissent empêcher que se poursuive l'activité des canoïstes et qu'ainsi nos régions touristiques les plus belles à certains égards ne soient pas abandonnées.

M. de Bardonnèche. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. de Bardonnèche.

M. de Bardonnèche. Monsieur le ministre, je vous avais posé hier une question à propos du taux demandé par le crédit hôtelier. Je vous avais demandé s'il ne vous serait pas possible d'abaisser ce taux. J'attendais une réponse sur cette question qui intéresse tous nos campagnards qui désirent monter de nouveaux hôtels et qui, à l'heure présente, sont obligés d'emprunter des sommes très importantes et qui n'arrivent pas à payer les annuités qui deviennent de plus en plus élevées.

Vous serait-il possible de faire un effort pour leur venir en aide ?

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

M. le ministre. Je voudrais indiquer à M. le sénateur de Bardonnèche qu'en ce qui concerne le crédit hôtelier le taux de 5 p. 100 constitue déjà un effort très sérieux d'abaissement du loyer de l'argent, puisque, à part deux autres cas, il n'y a pas de taux inférieur en France.

M. de Bardonnèche. Monsieur le ministre, vous avez tout de même le crédit agricole qui fait des efforts plus importants.

M. le ministre. C'est un des cas auxquels je me réfèrais, monsieur le sénateur.

J'indique que, lorsque l'hôtelier est en difficulté, le crédit hôtelier ne manque pas d'accorder des prorogations et, sur ce point, je peux donner à M. le sénateur de Bardonnèche tous apaisements en lui indiquant que, le cas échéant, nous pourrions veiller à ce que cette latitude soit aussi large que possible.

Je crois que c'est moins cette affaire de taux et d'annuités qui est importante que le mécanisme même d'utilisation des crédits à la disposition du crédit hôtelier. J'ai dit là dessus ce que j'avais à dire, à deux reprises, hier soir et tout à l'heure. Je ne voudrais pas infliger une nouvelle répétition au Conseil de la République, je précise que si j'ai parlé ainsi, c'est parce que les professionnels eux-mêmes m'ont demandé d'appuyer surtout dans ce sens, ce qui a été fait, j'ai tout lieu de le penser, avec une certaine efficacité.

M. de Bardonnèche. Je vous remercie de vos déclarations, monsieur le ministre. Nous vous faisons confiance et nous espérons que nos jeunes hôteliers auront satisfaction incessamment.

Je profite de cette occasion pour vous poser une question. Je vous ai signalé également les routes de nos montagnes. Serait-il possible de leur donner un traitement particulier ?

Vous n'ignorez pas que leur entretien est beaucoup plus coûteux que celui des routes de plaine.

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

M. le ministre. Monsieur le sénateur, il est de tradition constante d'adapter l'importance de l'effort à l'importance de la tâche.

Jusqu'à présent, en ce qui concerne les routes enneigées, l'Etat n'a jamais marchandé son effort pour assurer leur désenneigement, mais l'entretien, en effet, pose des problèmes particuliers. Mes services savent que je tiens absolument à ce que l'Etat des routes ne soit pas différent selon que la route se trouve dans une région favorisée ou à une altitude élevée, qui présente bien des avantages du point de vue de l'esprit mais bien des inconvénients du point de vue de la route.

Je voudrais clore ma réponse sur cette affirmation qui est, je pense, de nature à donner satisfaction à M. le sénateur de Bardonnèche.

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

Je mets aux voix le chapitre 34-61.

(Le chapitre 34-61 est adopté.)

M. le président. « Chap. 34-91. — Loyers des bureaux et indemnités de réquisition, 35.935.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-92. — Achat et entretien du matériel automobile, 143.221.000 francs. » — (Adopté.)

« Chap. 34-93. — Remboursements à diverses administrations, 229.322.000 francs. » — (Adopté.)

5^e partie. — Travaux d'entretien.

« Chap. 35-21. — Routes et ponts. — Entretien et réparations, 17.772.029.000 francs. »

La parole est à M. Gadoin.

M. Jacques Gadoin. Monsieur le ministre, votre budget de 1955 fait ressortir par rapport à celui de 1954 une amélioration indiscutable en ce qui concerne les routes et ponts puisque le coefficient de majoration atteint environ 20 p. 100 d'un exercice à l'autre.

Vous avez parlé, à ce sujet, d'un renversement de la tendance. Nous vous remercions de l'avoir amorcée et nous souhaitons avec vous qu'elle soit durable.

Vous nous avez parlé également de l'aménagement de certains grands itinéraires: région parisienne, région du Nord, notamment. Je voudrais me permettre d'attirer très brièvement votre attention sur un itinéraire Ouest-Est, dont il a été question lors de la discussion de votre budget devant l'Assemblée nationale et dont l'étude, croyons-nous, pourrait être effectuée par vos services. Je veux parler du grand itinéraire Océan—Suisse.

La réalisation de cet important projet, qui intéresse au premier chef douze départements: la Charente-Maritime, les Deux-Sèvres...

M. Abel-Durand. La Loire-Inférieure! (Sourires.)

M. Gadoin. ...la Vienne, l'Indre, le Cher, la Nièvre, Saône-et-Loire, la Côte-d'Or, la Haute-Saône, le Jura, le Haut-Rhin et le territoire de Belfort, serait de nature à faciliter et à intensifier les relations commerciales, agricoles et touristiques entre l'Océan Atlantique et l'Europe centrale.

Je n'ai pas l'intention de développer le fond du sujet, puisque des propositions de résolution ont été déposées sur cette question, tant à l'Assemblée nationale qu'au Conseil de la République, et que les arguments militant en faveur de cet itinéraire seront exposés lors de cette discussion; mais je vous demande de bien vouloir enregistrer le légitime désir des chambres de commerce, des conseils municipaux, des conseils généraux intéressés, des parlementaires de ces douze départements, et de faire étudier cette requête par vos services avec un préjugé favorable. (Applaudissements.)

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

M. Ernest Pezet. Monsieur le ministre, mes chers collègues, c'est par un dédoublement de la personnalité que je suis amené à demander à M. le ministre des travaux publics et à ses services des renseignements aussi précis que possible sur le sort d'un très grand ouvrage d'art situé sur la Vilaine: le pont de la Roche-Bernard. Le 15 août 1944 — il y a déjà dix ans — il s'effondra parce que les mines disposées par les Allemands furent mises à feu par la foudre.

Je dis que c'est par un dédoublement de la personnalité, car le représentant des Français à l'étranger n'oublie jamais — il ne doit pas l'oublier — qu'il a été pendant très longtemps représentant au Parlement de la Bretagne et précisément de la Roche-Bernard; de surcroît, il se trouve que, par sa résidence, il est voisin de cet ouvrage et qu'il assiste, sur le bord de la Vilaine, au spectacle permanent des ruines que sont aujourd'hui celles de ce pont.

Ce n'est pas un pont ordinaire: 45 mètres de volée au-dessus de l'eau — et quelle eau: c'est la marée montante qui va jusqu'à Redon — et 200 mètres de long, placé à l'intersection des deux grandes voies de communication de la Bretagne de l'Ouest: la route nationale n° 165 qui relie la France du Centre et de l'Ouest, et la route transversale de la Bretagne du Sud: Saint-Nazaire-La Baule-Dinard-Saint-Malo, via Redon et Rennes. Ce pont-là ne pouvait pas être reconstruit au lendemain de la Libération pour une raison très simple que vous devinez: pénurie de matériaux et de finances, difficultés techniques extraordinaires. Alors, qu'a-t-on fait? Ce qui se fait toujours en la circonstance: on cherche une solution de malheur. Cette solution de malheur, je dois l'avouer, a constitué véritablement une réussite technique étonnante, car, avec les caissons d'Arromanches, on a, sur la Vilaine, qui est extrêmement large à cet endroit, avec un courant très accentué à la montée et à la descente de la grande marée, on a, dis-je, construit une passerelle qui rend les plus grands services, mais qui, hélas! ne doit pas durer très longtemps. Les frais de gardiennage et d'entretien sont très élevés. On a déjà dépensé une centaine de millions de francs, et je crains que les ouvrages légers qu'étaient les caissons ne résistent plus pendant encore longtemps à l'usure provoquée par les intempéries et la force du courant.

Alors, monsieur le ministre, ce qui serait très important pour les usagers, non pas seulement de la Bretagne, car ce pont n'est pas un ouvrage exclusivement départemental et breton, mais il est aussi d'importance nationale, ce serait qu'on envisage enfin sa reconstruction. Je crains fort que, si on ne s'y prend pas bientôt, l'entretien même de la passerelle ne devienne une chose impossible. Il faudra remplacer les caissons...

Au nom de toutes les régions intéressées par la reconstruction de ce pont, je vous demande très instamment, monsieur le ministre, de nous faire savoir si les études sont poussées, si les plans sont faits, si les devis sont chiffrés, et dans combien de temps on peut espérer qu'enfin commencera la construction d'un pont qui demandera certainement quatre, peut-être cinq années de travail.

Et, puisque je parle de la nécessité de la reconstruction de ce pont, j'en profite pour vous donner une raison supplémentaire. Dans cette région de la Roche-Bernard, il y a, dans la commune que j'habite, un petit port de pêche particulièrement actif, qui s'appelle Tréhiguier de Pénestin. Ce petit port a des malheurs. Le premier c'est qu'il se trouve entre deux administrations des ponts et chaussées. L'Ouest de la cale dépend de l'administration de Vannes; l'Est de la cale dépend de l'administration de Redon. L'administration de Vannes entretient normalement et la cale et les ouvrages du port (balises, etc.). L'administration de Redon n'assure pas son service et elle a une excuse qui se rattache précisément à l'existence de cette passerelle qui, c'est le comique de l'affaire, empêche le bateau des ponts et chaussées de Redon de se rendre jusqu'à Tréhiguier pour y faire ses visites de contrôle et d'entretien. En telle manière que le pont, ou plutôt la passerelle actuelle, non seulement ne durera pas longtemps, mais que, si elle dure, il faut que l'administration des ponts et chaussées, service de Redon, démissionne et qu'elle passe la main à l'administration de Vannes.

On ne peut d'ailleurs pas admettre qu'un petit port de pêche ait deux administrations des ponts et chaussées « sur le dos », si je puis m'exprimer ainsi, dont l'une, pour les raisons que je viens de définir, ne peut pas faire son métier.

En résumé, il faut reconstruire ce pont, détruit d'ailleurs depuis dix ans, placé à l'intersection de deux routes très fréquentées. La petite ville de la Roche-Bernard, située à l'entrée de la passerelle, voit passer 4.000 voitures par jour, d'après les constatations de la gendarmerie et des services municipaux. Va-t-on envisager la reconstruction de ce pont, son financement? Dans combien de temps, enfin, les travaux seront-ils entrepris?

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

M. Denvers. Je reporte l'observation que je devais présenter au moment où les crédits d'investissement viendront en discussion.

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

M. Lodéon. Monsieur le ministre, au cours d'une séance de la commission des moyens de communication, des transports et du tourisme, j'ai eu l'honneur d'attirer votre attention sur l'état lamentable de nos routes à la Martinique. Depuis, des études ont été entreprises mais rien de fructueux n'est intervenu.

Il est certain, malgré mon inexpérience en matière technique, que l'humidité de notre contrée agit sur l'assiette des chemins. Vos services ne peuvent pas être désarmés devant une situation qui remonte déjà à de nombreuses années et qui n'a pas encore été réglée.

Vous avez bien voulu, monsieur le ministre, nous exprimer plusieurs fois votre volonté d'aboutir à un résultat tout en faisant le départ entre routes départementales et routes nationales, dont il est urgent de pratiquer l'entretien d'une manière rationnelle.

J'insiste d'autant plus volontiers que l'amélioration de ce réseau non seulement rendrait la circulation plus aisée et les frais de transports moins onéreux, mais serait une garantie pour les touristes qui ont l'intention de venir chez nous, car dans la recherche des industries de compensation pour arrêter les méfaits de la monoculture ou de l'exploitation dirigée dans un seul sens, on a beaucoup pensé au tourisme, que favorise la situation naturelle de la Martinique et qui aboutirait d'ailleurs à un contingent de devises fort appréciable pour la métropole comme pour sa fille la Martinique. Ces temps derniers, nous avons eu la douleur d'entendre le directeur d'une compagnie de navigation qui organise des voyages touristiques à travers le monde, nous dire: Nous ne venons pas chez vous en raison de l'état des routes.

C'est d'autant plus grave que ce pays a naturellement une vocation de tourisme. Mais il a besoin d'être encouragé et soutenu. Lorsque nous nous adressons aux différents ministères, on nous dit: voyez le F. I. D. E. S., voyez le F. I. D. O. M. Mais le F. I. D. O. M. a tant d'obligations à sa charge et trouve tant de projets à financer, dans les territoires d'outre-mer notamment, qu'il ne peut pas faire l'effort indispensable. Nous demandons à M. le ministre des travaux publics d'insister avec l'autorité et l'enthousiasme auxquels il nous a plu de rendre

plusieurs fois hommage au cours de cette discussion auprès de l'organisme du F. I. D. O. M. pour dire: il y a là un programme intéressant, il y a là un pays qu'il faut soutenir, qu'il faut aider pour aboutir à un résultat, alors qu'on déplore toujours la crise économique, le coût de la vie et l'insuffisance des ressources.

Il y a là une tâche à accomplir et je veux expérer, monsieur le ministre, que, comme vous nous l'avez promis déjà en commission, non seulement vous ferez procéder par des instructions rapides et complètes aux réparations que nous souhaitons, mais que vous organiserez et que vous faciliterez en même temps l'industrie du tourisme qui est évidemment une industrie à la fois utile et agréable. Nous avons confiance que vous accomplirez l'acte de volonté que nous sollicitons de votre bienveillance. (Applaudissements.)

M. Boudinot. Je demande la parole.

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

M. Boudinot. Monsieur le ministre, l'année dernière, au cours de la discussion des programmes du plan pour 1954, le comité directeur du F. I. D. O. M., en votant les crédits inscrits pour le département de la Guyane au chapitre « Routes nationales » de la section « Etat », avait décidé de porter tous ses efforts en 1955 et dans les années à venir sur l'achèvement de la route nationale jusqu'à Organabo, après quoi seraient repris les travaux de la portion Organabo à Saint-Laurent par Saint-Sabbat.

Avant le vote, le représentant de votre ministère avait fait la promesse d'assurer l'entretien de la plateforme de cette dernière portion en attendant qu'y soient repris les travaux définitifs.

C'est d'abord pour rappeler cette promesse à la veille de la discussion des programmes du F. I. D. O. M. pour 1955, et pour savoir si elle sera tenue, que j'ai demandé la parole.

Je voudrais aussi vous demander, monsieur le ministre, de bien vouloir faire étudier et réaliser la construction de ponts sur les fleuves pour remplacer, quand ce sera possible, les Lacs qui relient entre elles les différentes sections de la route nationale.

Je vous signale que depuis plusieurs années les directeurs du service des ponts et chaussées qui se sont succédé en Guyane ont promis de construire un pont sur le fleuve Sinnamary, ce qui ne pose, d'ailleurs, aucune difficulté technique. Ils n'ont pas, jusqu'ici, obtenu des services de direction de votre ministère approbation et crédits, car la construction de ce pont est renvoyée d'année en année.

Le bac qui assurait la traversée du fleuve a eu, il y a un mois, un accident fâcheux. Un de ses moteurs a pris feu et a explosé, détruisant presque le bac, brûlant et blessant grièvement trois ouvriers, dont un est mort des suites de ses brûlures. Le service de la traversée du fleuve a été, de ce fait, interrompu pour les véhicules.

Je pense que le maintien des bacs doit être l'exception, quand le pont n'est pas réalisable, car ils coûtent cher, exigent un personnel et un entretien très coûteux. De plus, ils ne peuvent assurer généralement qu'un service de jour.

Le ministère s'est dirigé résolument dans cette voie; il a inscrit au programme de 1953 du F. I. D. O. M. des crédits d'étude pour la continuation de la route départementale après le pont du Tour-de-l'Île, par le Gallion, les communes de Tonnerre et de Montsinéry, pour rejoindre la route nationale vers le septième kilomètre de la portion Pointe-de-Macouria-Guatemala.

Quand cette section de route départementale sera faite, il sera possible d'envisager la suppression du bac.

Je vous demande, monsieur le ministre, de nous aider dans les études et demandes de crédit pour atteindre ce but.

M. Bouquerel. Je demande la parole.

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

M. Bouquerel. Monsieur le ministre, je voulais seulement attirer votre attention sur l'insuffisance des crédits qui sont prévus pour l'entretien de notre réseau routier et revenir un peu sur ce que vous avez dit hier soir.

Vous avez déclaré que le crédit de 17 milliards, qui était prévu cette année, s'il n'était pas suffisant, pourrait probablement, quelque peu majoré l'année prochaine, donner satisfaction dans une certaine mesure. Or, le coût d'entretien d'un kilomètre de route nationale est de 300.000 francs au minimum. Etant donné que nous avons 80.000 kilomètres de routes, le crédit minimum d'entretien devrait être de 24 milliards. Nous sommes loin, avec le chiffre porté dans le budget actuel, du

crédit minimum qu'il serait nécessaire d'inscrire pour obtenir un entretien normal.

Puisque je parle des crédits d'entretien, je voudrais signaler la même insuffisance en ce qui concerne les voies navigables, ces voies que l'on n'entretient plus depuis de très nombreuses années. Les canaux, les rivières sont envasés. Les berges sont dans un état défectueux et les écluses sont également en très mauvais état. Le crédit de 4 milliards que vous avez prévu est, lui aussi, nettement insuffisant pour obtenir également un entretien normal de nos voies navigables. Il faudrait un crédit qui soit au moins le double, c'est-à-dire 9 milliards. Je voulais signaler ces deux chiffres pour montrer l'insuffisance des crédits d'entretien prévus dans ce budget et pour signaler que ce n'est pas par cet effort que l'an prochain nous rétablirons les crédits d'entretien normaux de nos routes et de nos voies navigables.

Hier soir, je vous ai parlé de la déviation de la route nationale n° 1 de Paris à Calais. Cette déviation est commencée depuis de très nombreuses années. Sur soixante kilomètres, comme je l'ai dit hier, se succèdent sept passages à niveau. Il y a dix ans, les travaux de déviation ont commencé. Ils n'ont été exécutés que sur une très faible section. Ils sont stoppés probablement parce que la déviation doit franchir la voie ferrée et la rivière l'Oise.

Je voudrais obtenir de vous que ces travaux, arrêtés depuis trop longtemps, dont la poursuite apporterait sur le plan économique des avantages considérables, puissent être repris très rapidement. J'attends de vous que vous fixiez le moment de leur reprise.

M. Abel-Durand. Je demande la parole.

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

M. Abel-Durand. Je voudrais m'associer à mon collègue M. Gadoin pour souligner l'intérêt de la liaison Suisse-Océan. Mais mon propos tient surtout à préciser que les grands itinéraires ne se créent pas; ils existent; ils sont tracés par la nature. (Très bien!) L'itinéraire Suisse-Océan se faufile par des vallées secondaires pour aborder la Loire à Decize, à Nevers ou à Cosne. Là s'offrent alors deux directions, une plus raccourcie qui passe par la grande cité de Bourges et une autre qui, le long de la Loire, suit la voie royale des châteaux de la Loire pour aborder à Saint-Nazaire et à la Baule.

M. Boisrond. Bravo pour le Loir-et-Cher!

M. Abel-Durand. Voilà un des grands itinéraires classiques. J'aurais manqué à mon devoir si, dans l'intérêt général du tourisme de ce pays, je n'avais signalé l'importance de cet itinéraire.

Paulo minora canamus... Je me permettrai de me joindre à M. Pezet pour signaler à M. le ministre des travaux publics l'urgence immédiate du rétablissement du pont de la Roche-Bernard. Le pont actuel, qui est un second pont provisoire, ne parvient pas à rendre tous les services qu'on en attend, de sorte que le trafic poids lourd est détourné sur Redon, dont le pont est incapable de satisfaire aux besoins actuels des poids lourds.

Voilà ce que je voulais dire, appuyant, avec une nuance que mon collègue Gadoin comprendra, son intervention et celle de M. Pezet.

M. Boutonnat. Je demande la parole.

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

M. Boutonnat. J'ai demandé la parole pour appuyer l'intervention de mon collègue M. Bouquerel au sujet de la déviation de la route n° 1, Paris-Calais. Cette déviation, qui intéresse à la fois les deux départements de Seine-et-Oise et de l'Oise, a été commencée il y a très longtemps, en 1944. Les travaux ont surtout été repris et activés en 1952, 1953 et 1954. Actuellement, la première portion de la déviation est terminée et elle va de Maffliers, en Seine-et-Oise, jusqu'à la route nationale n° 322 qui est empruntée fréquemment par les automobilistes, malgré le détour que cela leur impose, mais qui leur permet d'éviter certaines localités où la circulation est difficile et même dangereuse. Il y a donc un gros intérêt, monsieur le ministre, à faire passer en première urgence le complément de cette déviation. Il y a à peu près comme longueur de déviation la moitié de ce qui a été fait, soit 7 à 8 kilomètres, il y a un pont sur l'Oise et deux passages à niveau à supprimer. La dépense totale à prévoir, si mes renseignements sont exacts, est de l'ordre de 620 millions. C'est une somme importante, mais dans la région

parisienne il y a intérêt à améliorer la circulation. D'après les constatations qui ont été faites récemment, on arrive jusqu'au chiffre de 6.000 voitures par jour qui empruntent la nouvelle déviation de la route nationale n° 1. Monsieur le ministre, il y a un très grand intérêt à ce que cette œuvre commencée soit terminée le plus rapidement possible.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Monsieur le président, mesdames, messieurs, je vais répondre aussi brièvement, mais aussi précisément que possible, aux questions que viennent de me poser différents orateurs. La liaison Suisse-Océan ressortit beaucoup plus aux crédits d'investissement qu'au chapitre des crédits d'entretien qui nous occupe en ce moment et je pense que c'est la raison pour laquelle, sur un autre sujet, M. le sénateur Denvers a reporté son intervention. J'indique cependant, aussi bien à M. Gadoin qu'à M. le président Abel-Durand, que cette question doit en effet être prise en considération. C'est une question qui se pose à l'occasion d'une conception générale qu'il convient d'arrêter, de décider, d'adopter en vue de doter la France d'une sorte de super-réseau qui, sur un nombre réduit de grands itinéraires, permettrait, d'ici cinq ans ou six ans au maximum, de faire face à la pression, qui risque de devenir réellement dramatique, de l'extension de la circulation routière.

Ainsi que je l'ai indiqué à l'Assemblée nationale, il y a, en ce qui concerne cette liaison Suisse-Océan, une série d'itinéraires qui s'entremêlent, se séparent, pour finalement se retrouver, selon qu'on aboutit plus ou moins au Sud, quelque part entre Nantes et Saint-Nazaire au Nord, et — je me permets de le signaler car cette ville n'a pas été tout à fait rayée de la carte de France — Bordeaux, au Sud. (Sourires.)

Voilà par conséquent quel est le problème et je demande à M. le président Abel-Durand, ainsi qu'à M. le sénateur Gadoin, de bien vouloir admettre que j'en suis pour l'instant, avec mes services, à cette forme d'études préliminaires qu'on appelle le recensement, je ne dirai pas des urgences, mais des exigences. Une fois le recensement des exigences opéré, nous pourrions, dans le silence du cabinet, et par des conversations fort instructives pour moi-même, avec vous, messieurs, d'abord, et avec différents techniciens ensuite, déterminer non pas le tracé, mais les tracés qui sont possibles autour d'un tronc commun et, à partir d'un tronc commun, tracés qui permettront, sous forme de bretelles, de donner satisfaction à des demandes fort légitimes sans que personne ait le sentiment d'avoir été lésé.

Je suis reconnaissant à M. le président Abel-Durand d'avoir une fois de plus, par une parole de sagesse, montré à quel point les itinéraires se créent seuls. Il nous appartient à nous, pauvres humains, d'essayer ensuite de fournir à ce courant, à ce fleuve étincelant, le lit le meilleur, le plus approprié possible. J'essayerai, monsieur le sénateur, de fournir le lit.

M. Namy. Autrement dit, vos bretelles peuvent être des ceintures!

M. Pinton. Espérons que la bretelle ne deviendra pas une rose des vents. (Sourires.)

M. le ministre. J'indique à M. Pezet comme à M. Abel-Durand que l'urgence de la reconstruction du pont de la Roche-Bernard ne nous a pas échappé. Il est clair que le pont provisoire actuel ne permet de satisfaire qu'une partie des besoins de la circulation, et pas la partie la plus importante. C'est la raison pour laquelle nous avons engagé des études en vue de la réalisation de ce projet et je ne crois pas m'avancer en disant que, cette année, ces études pourront être menées à bien, de telle manière que l'année prochaine voie le début des travaux. Je pense qu'une date certaine pour un objet aussi important présentera pour MM. Abel-Durand et Pezet une certitude réconfortante.

Pour la question posée par M. Bouquerel au sujet du volume des crédits d'entretien de nos routes et de nos canaux, je peux le renvoyer à ma déclaration d'hier qui lui a montré, je l'espère, l'effort déjà fait mais qu'il convient d'intensifier.

En ce qui concerne la route nationale n° 1 — et ici je réponds également à M. le président Boutonnat — je suis en mesure d'indiquer à nos collègues que, aussi bien sur la première tranche que sur la deuxième tranche des travaux, nous avons également pris des dispositions telles que, au cours de l'année actuelle, la première tranche de travaux pourra être mise en service et que, dès 1956, les travaux reprendront à

partir de Persan-Beaumont. J'espère que, sur ce point, nos collègues ont une légitime satisfaction.

MM. les sénateurs Boudinot et Lodéon nous ont entretenus des problèmes qui se posent en Guyane et à la Martinique. Certes, monsieur le sénateur (*M. le ministre s'adresse à M. Boudinot*), je considère comme vous qu'il est de bien meilleure technique de remplacer les bacs par des ponts. Comme vous, je pense que la difficulté se rattache à la plaie d'argent qui, pour n'être pas mortelle, est néanmoins parfois bien encombrante. Pour le pont sur le Sinnamary, je suis tout à fait disposé à joindre mon effort aux vôtres pour que nous essayions d'obtenir satisfaction.

Je voudrais dire à M. le sénateur Lodéon qu'en ce qui concerne la Martinique, l'état général du réseau a paru suffisamment défectueux pour que fût envoyée précisément dans les derniers mois de l'année 1954 une mission qui est venue de Paris pour établir un programme d'aménagement portant sur trois ans avec les crédits afférents. Cette mission comportait une représentation du F. I. D. O. M. et je lui donne l'assurance que cette insistance qu'il m'a demandé de déployer va pouvoir se manifester à nouveau, cette fois-ci par mon intervention personnelle auprès du F. I. D. O. M., avec d'autant plus de facilité que, dès à présent, nous avons envoyé des techniciens, ce qui était la première manière de montrer, de façon tangible, l'intérêt que la maison du faubourg Saint-Germain portait à cette question importante.

Je voudrais profiter de cette occasion pour dire à nos collègues des départements d'outre-mer à quel point le Gouvernement et moi-même nous attachons une importance considérable aux problèmes posés dans ces départements, car nous savons très bien que ce n'est que dans la mesure où notre effort commun permettra d'équiper ces départements que les populations de ces départements, populations bien françaises, n'auront pas à regretter d'être sous le même régime que les populations de la métropole. C'est mon souci le plus cher et, dans la mesure où mes efforts modestes pourront aboutir à quelques résultats dans ce sens, j'en serai personnellement très fier. (*Applaudissements.*)

M. Symphor. Je demande la parole.

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

M. Symphor. Monsieur le président, j'avais déposé un amendement sur ce chapitre, mais il devient sans objet puisque l'attention de M. le ministre a été très largement alertée par les interventions de nos collègues Lodéon et Boudinot. Par conséquent, je retire d'ores et déjà cet amendement. Je voudrais cependant fournir quelques explications complémentaires.

Je voudrais, monsieur le ministre, que vous compreniez bien qu'en insistant auprès de vous, nous ne manifestons aucune impatience ni aucune exagération. Il y a six ans que le régime colonial a disparu et a fait place au régime métropolitain, six ans que nous appartenons, comme vous venez de le dire, à l'ensemble du statut métropolitain français.

Les routes nationales — je ne parle pas du réseau vicinal et du réseau départemental qui auraient pu souffrir de l'insuffisance des revenus des collectivités — les routes nationales n'ont pas obtenu les soins qu'elles étaient en droit d'attendre. Le département a émis des emprunts auprès du F. I. D. O. M. et j'ai devant moi un rapport de vos services qui regrette qu'aucun de ces emprunts n'ait été accepté dans son intégralité.

Vous nous parlez en ce moment de techniciens que vous avez envoyés, mais vous avez là-bas un service des ponts et chaussées dont la qualité est spécialement appréciée. Vous avez des ingénieurs en chef qui font des efforts auxquels je tiens à rendre spécialement hommage, mais qui n'arrivent pas à donner satisfaction aux besoins de la population, parce que les crédits qui sont délégués sur le budget métropolitain — je ne parle pas de celui du F. I. D. O. M., parce que nos routes nationales devraient être en définitive entretenues sur les fonds du budget métropolitain — sont à ce point réduits que vous êtes obligé d'envoyer vous-même des techniciens à côté de ceux qui sont sur place.

Vous êtes le troisième ministre depuis que nous sommes devenus département métropolitain; vos deux prédécesseurs sont allés en Guadeloupe, M. Morice et M. Pinay. Ce dernier est devenu ensuite président du conseil; le voyage lui avait porté chance! Je vous souhaite la même chance! (*Sourires.*)

M. le ministre. Je me souhaite le voyage, monsieur le sénateur, car il est magnifique.

M. Pellenc, rapporteur général de la commission des finances. Et il nous reviendra plein d'usage et de raison.

M. Symphor. Il a donné depuis hier la mesure de ce qu'il a de raison, d'intelligence et de promptitude. (*Marques d'approbation.*) Mais je voudrais qu'il sache bien ce que les départements d'outre-mer attendent de sa promptitude et de son efficacité.

Nous n'avons pas de chemin de fer ni de voies navigables. Nous n'avons que le réseau routier, d'un établissement difficile. Songez à la nature du terrain dans ce petit pays de 1.000 kilomètres carrés, avec ses plis et ses replis. Quant au climat, comme le disait tout à l'heure M. Lodéon, il est très humide, avec des pluies torrentielles. Les routes subissent un roulage intensif puisque tout passe par la route. Ainsi, alors que dans la métropole il faut 5.000 litres par kilomètre de route, là-bas c'est 15.000 qu'il faut. Alors que le prix de la tonne kilométrique en France est de 15 à 18 francs, là-bas il va jusqu'à 60 et 100 francs chez nous.

Il y a là un problème d'économie politique, un problème d'économie sociale en dehors du problème touristique qu'a développé tout à l'heure avec beaucoup d'élégance M. Lodéon. Vous nous demandez trois ans. Notre réseau national est de 240 kilomètres: à raison de 40 kilomètres par an, depuis six ans il serait reconstruit!

Cependant, nous prenons acte de votre promesse de vous attacher d'une manière particulière à ce problème routier.

L'autre jour, je vous ai dit que j'avais plus confiance dans le maire de Bordeaux que dans le ministre des travaux publics. (*Sourires.*) Vous m'avez répondu que vous ne vouliez pas être « dissocié ». Je voulais dire que les ministres passent — la presse l'a dit — et avant de partir pour une destinée plus grande, que je souhaite plus brillante encore — vous le méritez bien, vous êtes si fervent et si sincère — je souhaite que vous donniez des instructions à vos services du boulevard Saint-Germain où nous recevons toujours le meilleur accueil, à vos services de la Martinique, à vos techniciens, au F. I. D. O. M., à tous les organismes qui, conjugués, vous donneront un réseau routier digne non seulement de la Martinique, mais de toute la France. (*Applaudissements.*)

M. le rapporteur général. Je demande la parole.

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

M. le rapporteur général. Monsieur le président, mes chers collègues, M. le ministre des travaux publics doit s'absenter dans quelques heures pour participer, ainsi qu'il l'a indiqué à la commission des finances, à des conversations de caractère international touchant la tarification des transports.

L'Assemblée voudra sans doute que la discussion de ce budget se poursuive en présence de M. le ministre des travaux publics afin d'assurer la pleine efficacité de nos travaux. Dans ces conditions, je propose, au nom de la commission des finances, de reporter la suite de la discussion à mardi prochain quinze heures.

M. le ministre. Je demande la parole.

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

M. le ministre. Monsieur le président, je prie le Conseil de bien vouloir, en effet, excuser un cas de force majeure. Nous avons demain à Luxembourg une réunion de la Communauté du charbon et de l'acier prévue depuis de longues semaines et au cours de laquelle doivent se discuter certaines questions du plus grand intérêt pour l'économie nationale.

Je serais reconnaissant à la Haute Assemblée, qui veut bien me manifester la plus grande bienveillance, si elle me donnait la satisfaction de finir moi-même la présentation de mon budget, quelles que puissent être par ailleurs les qualités de M. le sénateur Gilbert-Jules, secrétaire d'Etat aux finances et à l'économie nationale, qui, certainement, pourrait en mon absence, représenter le Gouvernement. Je serais très attaché, presque sentimentalement, à ce que l'Assemblée me permette de venir terminer devant elle la présentation de mon budget. (*Applaudissements.*)

M. le président. Vous avez entendu la proposition faite par M. le rapporteur général, proposition acceptée par M. le ministre.

Il n'y a pas d'opposition ?

Il en est ainsi décidé.

En conséquence, la suite de la discussion du budget des travaux publics est reportée à mardi prochain.

— 5 —

TRAVAUX DE PROTECTION DE LA VILLE DE RUFISQUE

Adoption d'une proposition de résolution.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion de la proposition de résolution de MM. Mamadou Dia, Le Gros, Fousson et les membres du groupe des indépendants d'outre-mer, tendant à inviter le Gouvernement à accorder les crédits nécessaires à la réalisation des travaux de protection de la ville de Rufisque (n° 550 et 749, année 1954).

Dans la discussion générale, la parole est à M. le rapporteur de la commission de la France d'outre-mer.

M. Romani, rapporteur de la commission de la France d'outre-mer. Mes chers collègues, c'est aussi bien l'administrateur de Rufisque que votre rapporteur qui vous demande d'approuver la proposition de résolution de mes collègues MM. Mamadou Dia, Fousson et Le Gros. Vous avez pu lire dans le rapport de présentation les conséquences catastrophiques des dernières inondations d'août 1954, au cours desquelles on a eu à déplorer huit morts, dont six Africains et deux Européens. Je passe sous silence les dégâts matériels. J'ai eu moi-même très souvent, en qualité d'administrateur de la ville de Rufisque, l'occasion de me préoccuper de ces inondations et de circuler à travers les rues de la ville en pirogue, tellement le niveau de l'eau avait monté dans les rues.

Nos camarades ont pensé que, aussi bien le budget municipal que ceux du Sénégal et de la Fédération étaient dépourvus des moyens suffisants pour protéger efficacement la ville de Rufisque contre ces inondations répétées. Elle est en effet située au bord de la mer, au fond d'une cuvette et tous les ans, au moment de l'hivernage vers le mois de septembre, elle est envahie par les eaux de ruissellement, quelquefois même par le flux sous-marin.

Nos camarades sénégalais ont fait appel à la solidarité gouvernementale, à la solidarité de la métropole. C'est ce qui me vaut le plaisir de venir à cette tribune défendre leur résolution. *(Applaudissements.)*

M. le président. Personne ne demande 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 :

« *Article unique.* — Le Conseil de la République invite le Gouvernement à prendre les dispositions nécessaires pour assurer la protection définitive de la ville de Rufisque que sa situation expose dangereusement aux perturbations atmosphériques et, dans ce but, à faire procéder d'urgence à l'étude des travaux à entreprendre et à l'établissement des devis des dépenses à prévoir. »

Par amendement (n° 1), MM. Mamadou Dia, Le Gros, Fousson et les membres du groupe des indépendants d'outre-mer proposent, à la quatrième ligne de cet article, de supprimer les dispositions suivantes : « ... et, dans ce but, à faire procéder d'urgence à l'étude des travaux à entreprendre et à l'établissement des devis des dépenses à prévoir. »

La parole est à M. Le Gros.

M. Le Gros. Nous avons présenté un amendement que je voudrais expliquer. Depuis que ces événements ont eu lieu, des études ont été entreprises sur place et des devis estimatifs établis. C'est pourquoi nous demandons la suppression du dernier membre de phrase, qui devient absolument inutile et qui risque même d'apporter un certain retard à l'exécution des travaux.

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

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

M. le président. Personne ne demande plus 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 l'article unique et la résolution ainsi modifiés.

(La résolution est adoptée.)

— 6 —

COMMISSION DE LA DEFENSE NATIONALE

Demande de pouvoirs d'enquête.

M. le président. J'ai reçu une lettre par laquelle M. Vincent Rotinat, président de la commission de la défense nationale, me fait connaître qu'au cours de sa séance du 19 janvier 1955, la commission de la défense nationale a décidé de demander au Conseil de la République de lui octroyer les pouvoirs d'enquête sur la situation des effectifs militaires engagés en Algérie.

Il sera statué sur cette demande conformément à l'article 30 du règlement.

— 7 —

DESIGNATION D'UN MEMBRE D'UNE COMMISSION DE COORDINATION

M. le président. J'informe le Conseil de la République que la commission des affaires économiques, des douanes et des conventions commerciales a nommé M. Tamzali membre de la commission de coordination chargée de suivre l'élaboration et la mise en œuvre du deuxième plan de modernisation et d'équipement, prévu par le décret n° 51-1417 du 11 décembre 1951, en remplacement de M. Alexis Jaubert.

— 8 —

REGLEMENT DE L'ORDRE DU JOUR

M. le président. Voici quel serait l'ordre du jour de la prochaine séance précédemment fixée à demain jeudi 20 janvier, à quinze heures et demie :

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, tendant à fixer pour une période de trois années les contingents de décorations sans traitement attribués aux administrations publiques et à modifier la loi validée du 29 juin 1942 relative à la discipline de la Légion d'honneur et de la médaille militaire (n° 767, année 1954, et 6, année 1955. — M. Rabouin, rapporteur de la commission de la justice et de législation civile, criminelle et commerciale) ;

Discussion du projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère de l'éducation nationale pour l'exercice 1955 (n° 727, année 1954, et 4, année 1955. — MM. Debû-Bridel et Auberger, rapporteurs de la commission des finances, et n° 5, année 1955, avis de la commission de l'éducation nationale, des beaux-arts, des sports, de la jeunesse et des loisirs. — MM. Canivez, Lelant, Lamousse et Jean Bertaud, rapporteurs.)

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

L'ordre du jour est ainsi réglé.

Personne ne demande la parole ?...

La séance est levée.

(La séance est levée à dix-neuf heures trente-cinq minutes.)

Le Directeur du service de la sténographie
du Conseil de la République,

CH. DE LA MORANDIÈRE.

QUESTIONS ORALES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE
LE 19 JANVIER 1955

Application des articles 84 à 86 du règlement, ainsi conçus :

« Art. 84. — Tout sénateur qui désire poser une question orale au Gouvernement en remet le texte au président du Conseil de la République, qui le communique au Gouvernement.

« Les questions orales doivent être sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés; sous réserve de ce qui est dit à l'article 87 ci-dessous, elles ne peuvent être posées que par un seul sénateur.

« Les questions orales sont inscrites sur un rôle spécial au fur et à mesure de leur dépôt.

« Art. 85. — Le Conseil de la République réserve chaque mois une séance pour les questions orales posées par application de l'article 84. En outre, cinq d'entre elles sont inscrites, d'office, et dans l'ordre de leur inscription au rôle, en tête de l'ordre du jour de chaque mardi.

« Ne peuvent être inscrites à l'ordre du jour d'une séance que les questions déposées huit jours au moins avant cette séance.

« Art. 86. — Le président appelle les questions dans l'ordre de leur inscription au rôle. Après en avoir rappelé les termes, il donne la parole au ministre.

« L'auteur de la question, ou l'un de ses collègues désigné par lui pour le suppléer, peut seul répondre au ministre; il doit limiter strictement ses explications au cadre fixé par le texte de sa question; ces explications ne peuvent excéder cinq minutes.

« Si l'auteur de la question ou son suppléant est absent lorsqu'elle est appelée en séance publique, la question est reportée d'office à la suite du rôle.

« Si le ministre intéressé est absent, la question est reportée à l'ordre du jour de la plus prochaine séance au cours de laquelle doivent être appelées des questions orales. »

596. — 19 janvier 1955. — M. Joanny Berlioz expose à M. le ministre du logement et de la reconstruction que la construction d'un groupe de 74 logements, type H. L. M., avenue de la République, à Epinay-sur-Seine, est interrompue depuis un an par suite de défaillances de la société constructrice, laquelle s'est livrée à des opérations spéculatives pour le moins hasardeuses. La commune d'Epinay avait accordé sa garantie d'emprunt pour une somme voisine de 200 millions. Il en est d'ailleurs de même pour de nombreux projets de constructions en Seine et en Seine-et-Oise. Il demande: 1° comment la société constructrice a pu échapper au contrôle ministériel jusqu'au dépôt d'une plainte et quels comptes sont demandés à ses administrateurs; 2° quelles mesures il compte prendre pour que soient réunis les crédits nécessaires à l'achèvement rapide de la construction assez avancée des 74 logements d'Epinay-sur-Seine, commune où, comme partout ailleurs, il y a un grand nombre de familles logées dans des conditions lamentables.

QUESTIONS ECRITES

REMISES A LA PRESIDENCE DU CONSEIL DE LA REPUBLIQUE
LE 19 JANVIER 1955

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 sénateur 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'il réclame 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. »

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMEES

5694. — 19 janvier 1955. — M. Georges Maurice demande à M. le ministre de la défense nationale et des forces armées si la pension proportionnelle concédée en 1946 à un militaire de carrière, prisonnier de guerre, évadé d'Allemagne en 1942 (titulaire de la médaille des évadés) peut être inférieure à celle d'un militaire dans la même

situation qui ne s'est pas évadé et qui a été rapatrié d'Allemagne en mai 1946; en l'espèce, la pension du militaire évadé est inférieure de six annuités à celle d'un militaire ayant exactement la même situation et qui ne s'est pas évadé.

FINANCES, AFFAIRES ECONOMIQUES ET PLAN

5695. — 19 janvier 1955. — M. Yvon Coude du Foresto demande à M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan si les petits fabricants d'huile qui travaillent pour la plus grande partie à façon ne peuvent pas être considérés comme prestataires de service et ne payer ni taxe à l'achat sur la valeur des graines ni taxe à la valeur ajoutée sur la valeur de l'huile rendue. Le paiement de ces taxes pour les années écoulées serait catastrophique étant donné les sommes considérables que cela représenterait.

5696. — 19 janvier 1955. — M. Jean Bertaud signale à M. le ministre de l'intérieur que le salaire horaire des auxiliaires de service des communes, afférent aux deux premiers échelons de la catégorie, est inférieur au salaire minimum garanti à l'ensemble des travailleurs. Cette anomalie ayant été signalée à l'administration préfectorale, celle-ci a fait connaître qu'il était loisible aux maires d'accorder à ce personnel le salaire horaire de 124,50 F, mais qu'il ne pouvait pas y être ajouté de supplément familial. On ne peut que s'étonner de cette réponse qui ferait admettre que la revalorisation des salaires doit avoir pour effet de supprimer tout ou partie du supplément familial de traitement aux agents ayant des enfants à charge. Cette interprétation paraissant en contradiction avec les intentions du législateur, il lui demande de faire examiner la rémunération actuelle des auxiliaires de service des communes et de prendre des dispositions pour que le minimum légal de salaire, tout en leur étant normalement appliqué, ne leur supprime pas les suppléments familiaux auxquels ils peuvent valablement prétendre.

LOGEMENT ET RECONSTRUCTION

5697. — 19 janvier 1955. — M. Jacques Gadoin expose à M. le ministre du logement et de la reconstruction que M. B... a échangé son appartement contre celui de M. C... en avril 1952; que le propriétaire de M. B... a accepté cet échange et a mis les quittances immédiatement au nom de M. C...; que, par contre, le propriétaire à cette époque de M. C... ne s'est pas opposé à l'échange mais a toujours refusé de mettre les quittances au nom de M. B... et demande si l'on peut obliger ce dernier propriétaire à mettre le nom de M. B... sur les quittances.

5698. — 19 janvier 1955. — M. Ernest Pezet demande à M. le ministre du logement et de la reconstruction si le paragraphe 3 de l'article 2 de la loi du 2 août 1954 (loi n° 54-781) peut être invoqué aussi bien par un locataire que par un propriétaire, c'est-à-dire si un locataire peut remettre à la disposition de son propriétaire « la ou les pièces excédentaires d'un logement insuffisamment occupé », par assimilation à des pièces isolées, lorsque ces pièces excédentaires peuvent, après un facile aménagement, former un logement distinct et séparé.

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

séance du mercredi 19 janvier 1955.

SCRUTIN (N° 1)

Sur l'amendement (n° 11) de M. Dutoit au chapitre 32-91 du budget des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955.

Nombre des votants..... 256
Majorité absolue..... 129
Pour l'adoption..... 16
Contre 240

Le Conseil de la République n'a pas adopté.

Ont voté pour :

MM.	Mme Yvonne Dumont	Waldeck L'Huilier,
Berlioz.	(Seine).	Georges Marrane.
Nestor Calonne.	Dupic.	Namy.
Chaintron.	Dutoit.	Général Petit.
Léon David.	Franceschi.	Primet.
Mlle Mireille Dumont	Mme Girault.	Ramette.
(Bouches-du-Rhône).		

Ont voté contre :

MM
Abel-Durand.
Ajavon.
Alic.
Louis André.
Philippe d'Argenlieu.
Robert Aubé.
Augarde.
Baralgin.
Bardon-Damarzid.
Bataille.
Beauvais.
Bels.
Benchiha Abdelkader.
Chérif Eenhabyles.
Benmiloud Khelladi.
Georges Bernard.
Jean Bertaud (Seine).
Jean Berthoin.
Biatarana.
Boisrond.
Raymond Bonnofous.
Bordeneuve.
Borgeaud.
Pierre Boudet.
Boudinot.
Georges Boulanger
(Pas-de-Calais).
Bouquerel.
Bousch.
André Boutemy.
Boutonnat.
Brizard.
Marial Brousse.
Charles Brune
(Eure-et-Loir).
Julien Brunhes
(Seine).
Bryas.
Capelle.
Mme Marie-Hélène
Cardot.
Jules Castellani.
Frédéric Cayrou.
Chambriard.
Chapalain.
Chastel.
Robert Chevalier
(Sarthe).
Paul Chevallier
(Savoie).
de Chevigny.
Claireaux.
Claparède.
Clavier.
Clerc.
Colonna.
Henri Cordier.
Henri Cornat.
André Cornu.
Coudé du Foresto.
Coupigny.
Courroy.

Mme Crémieux.
Michel Debré.
Jacques Debù-Briéol.
Mme Marcelle Delabie.
Delalande.
Claudius Delorme.
Delrieu.
Deutschmann.
Mme Marcelle Devaud.
Mamadou Dia.
Jean Doussot.
Driant.
René Dubois.
Roger Duchet.
Dulin.
Charles Durand
(Cher).
Jean Durand
(Gironde).
Durand-Réville.
Enjalbert.
Yves Estève.
Ferhat Marhoun.
Fléchet.
Pierre Fleury.
Florisson.
Bénigne Fournier
(Côte-d'Or).
Gaston Fourrier
(Niger).
Fousson.
de Fraissinette.
Franck-Chante.
Jacques Gadoin.
Gaspard.
Gatuings.
Julien Gautier.
Etienne Gay.
de Geoffre.
Giacomoni.
Glaucque.
Gilbert-Jules.
Gondjout.
Hassan Gouled.
Grassard.
Robert Gravier.
Jacques Grimaldi.
Louis Gros.
Léo Hamon.
Hartmann.
Hoeffel.
Houcke.
Houdet.
Louis Ignacio-Pinto.
Yves Jaouen.
Alexis Jaubert.
Jézéquel.
Josse.
Jozeau-Marigné.
Kalb.
Kalenzaga.
Koessler.
Jean Lacaze.

Lachèvre.
de Lachomette.
Georges Laffargue.
Henri Lafleur.
de La Gontrie.
RaliJaona Laingo.
Landry.
Laurent-Thouvery.
Le Basser.
Le Bot.
Lebreton.
Leccia.
Le Digabel.
Le Gros.
Robert Le Guyon.
Lelant.
Le Léanec.
Marcel Lemaire.
Claude Lemaitre.
Le Sasiier-Boisauné.
Emilien Lieutaud.
Liot.
Litaise.
Lodéon.
Longchambon.
Longuet.
Mahdi Abdallah.
Georges Maire.
Malécot.
Gaston Manent.
Marcihacy.
Jean Maroger.
Maroselli.
Jacques Masteau.
de Maupeou.
Henri Maupoil.
Georges Maurice.
de Menditte.
Menu.
Michelet.
Mih.
Marcel Molle.
Monichon.
Monsarrat.
de Montalembert.
de Montullé.
Charles Morel.
Métais de Narbonne.
Léon Muscatelli.
Novat.
Jules Olivier.
Hubert Pajot.
Paquirissampoullé.
Parisot.
Pascaud.
François Patenôtre.
Paumelle.
Pellenc.
Perdereau.
Georges Pernot.
Perrot-Migeon.
Peschaud.

Ernest Pezet.
Piales.
Fidoux de La Maduère.
Raymond Pinchard
(Meurthe-et-Moselle).
Jules Pinsard (Saône-et-Loire).
Pinton.
Edgard Pisani.
Marcel Plaisant.
Plait.
Piazanet.
Alain Pober.
Poisson.
de Pontbriand.
Gabriel Puaux.
Rabouin.
Radius.
de Raincourt.
Ramampy.
Razac.
Restat.

Révcillaud.
Reynouard.
Rivière.
Paul Robert.
Rochereau.
Rogier.
Romani.
Rolinat.
Marc Rucart.
François Ruin.
Marcel Rupicd.
Sahoulba Gontichomé.
Saller.
Satineau.
François Schleiter.
Schwartz.
Sclafér.
Séné.
Yacouba Sido.
Raymond Susset.
Tamzali Abdennour.
Teisseire.

Gabriel Tellier.
Ternynck.
Tharradin.
Mme Jacqueline
Thome-Patenôtre.
Jean-Louis Tinaud.
Henry Torrès.
Diongolo Traore.
Amédée Valeau.
Vandaele.
Henri Varlot.
Vauthier.
de Villoutreys.
Vourc'h.
Voyant.
Wach.
Maurice Walker.
Michel Yver.
Joseph Yvon.
Zafimahova.
Zélie.
Zussy.

Se sont abstenus volontairement :

MM.
Assailit.
Aubergé.
Aubert.
de Bardonnèche.
Henri Barré (Seine).
Jean Bène.
Pierre Bertaux
(Soudan).
Marcel Boulanger (terri-
toire de Belfort).
Bozzi.
Brettes.
Mme Gilberte Pierre-
Brossolette.
Canivez.
Carcassonne.
Gaston Charlet.
Chazette.
Chochoy.
Pierre Commin.

Courrière.
Darmanthé.
Dassaud.
Denvers.
Paul-Emile Descomps.
Amadou Doucouré.
Durieux.
Ferrant.
Jean Geoffroy.
Grégory.
Hauriou.
Louis Lafforgue.
Albert Lamarque.
Lamousse.
Lasalarié.
Léonetti.
Jean Malonga.
Pierre Marly.
Hippolyte Masson.
Mamadou M'Bodje.

Méric.
Minvielle.
Montpied.
Mostefaï El-Hadi.
Marius Moutet.
Naveau.
Arouna N'Joya.
Charles Okala.
Alfred Paget.
Pauly.
Péridier.
Pic.
Alex Roubert.
Emile Roux.
Soldani.
Southon.
Symphor.
Edgard Tailhades.
Vanrullen.
Verdeille.

N'ont pas pris part au vote :

MM. Armengaud, Coulibaly Ouezzin, Haïdara Mahamane et René Laniel.

N'ont pas pris part au vote :

M. Gaston Monnerville, président du Conseil de la République, et M. Champeix, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants.....	259
Majorité absolue.....	130
Pour l'adoption.....	146
Contre	243

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.